



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 71
No. 71

नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 16, 2010/फाल्गुन 25, 1931

NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 16, 2010/PHALGUNA 25, 1931

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 मार्च, 2010

सं. टीएएमपी/49/2008-जीटीआईपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/49/2008-जीटीआईपीएल

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लि.

.....

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2010 के 3 रे दिन पारित)

यह मामला गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. जीटीआईपीएल, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में बीओटी प्रचालक, का प्रशुल्क पहले इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 द्वारा 31 दिसम्बर 2008 तक वैधता अवधि के लिए निर्धारित किया गया था। जीटीआईपीएल ने अक्टूबर 2008 में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था जिसे इसके द्वारा बाद में पूरी तरह से संशोधित किया गया था। आदेश दिनांक 17 जून 2009 द्वारा जीटीआईपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2009 तक अथवा जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव का अंतिम निपटान किए जाने तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई थी।

3.1. हालांकि प्रस्ताव बाद में संशोधित किया गया था, परंतु जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 14 अक्टूबर 2008 में कही गई मुख्य बातें हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के सापेक्ष जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए जवाब के प्रोत्साहन के लिए नीचे सारबद्ध की गई हैं जोकि संशोधित प्रस्ताव पर निर्णय लेने के समय भी प्रासारित होंगे।—

(i). न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के आदेश सितम्बर 2008 में दर्शाए गए सिद्धांत के अनुसार,

- (क). वर्ष 2009 से 2011 के लिए सुविचारित अनुमानित थ्रुपुट 1395030 टीईयू है, जिसकी गणना नए 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार मानक क्षमता पर की गई है।
- (ख). कुशलता लाभ (2009 से पहले की अवधि के लिए), पिछले प्रशुल्क निर्धारण के दौरान अनुमानित की अपेक्षा वास्तव में उच्चतर मात्राओं के प्रहस्तन के लेखा पर, समायोजित नहीं किया गया है।
- (ग). घाट क्रेनों और रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों आदि की संख्या 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसार परिगणित की गई है और तदनुसार, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर परिगणित किया गया है।

(ii). प्रचालन लागतों के संबंध में कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

- (क). मौजूदा मुद्रास्फीति झुकाव और डीजल तथा बिजली की कीमतों में बढ़ोत्तरी पर विचार करते हुए, वर्ष 2009 से 2011 के लिए व्यय का अनुमान लगाते समय वृद्धि कारक टीएमपी द्वारा सूचित 4.6 प्रतिशत के विपरीत 8.10 प्रतिशत लागू किया गया था। तथापि, वेतनों के पूर्वानुमानों के लिए 15 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया था क्योंकि निजी क्षेत्र के उद्योगों में दिए गए वेतन में औसत वेतनवृद्धियां लगभग 15 प्रतिशत हैं।

(iii). एलए के प्रावधानों के अनुसार और सरकार के निदेशों के अनुसार, जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को किया गया रॉयल्टी भुगतान प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए लागत रूप में लागू नहीं किया जाएगा।

जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल कोई रॉयल्टी अदा नहीं करता है और एनएसआईसीटी को रॉयल्टी के आंशिक पास-थू की अनुमति दी गई है। ऐसे भारी अवसरंचना निदेशों वाले जीटीआईपीएल जैसे नए टर्मिनल के पड़ोसी टर्मिनलों के साथ बराबर और अच्छे प्रचालन संबंध होने चाहिए। इसलिए, वर्ष 2009 से 2011 के लिए लागत विवरण में, जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात से ऊपर भुगतान की जाने वाली रॉयल्टी कुशलता लाभ के रूप में लागू की गई थी। यदि लागत के इस प्रमुख तत्व को प्रशुल्क निर्धारण के लिए नहीं लिया जाता है तो टर्मिनल प्रचालक को कुशलता में सुधार करने पर कोई प्रोत्साहन नहीं मिलेगा, क्योंकि वे उपयुक्त प्रतिलाभ से विपरित होंगे।

(iv). पूँजी व्यय के संबंध में, मुख्य बिन्दु निम्नवत हैं:-

- (क). जीटीआईपीएल ने एलए के अनुसार जरूरी निवेश किए हैं। इसने एलए में यथा सहमत 18 हैक्टेयर भूमि का पुनःदावा किया है।
- (ख). जेएनपीटी टर्मिनलों में अधिक मौँग पर विचार करते हुए और क्षमता संवर्धन अध्ययन के आधार पर, जीटीआईपीएल ने विस्तार परियोजना की शुरूआत की है जहां,
 - पुनःदावाकृत भूमि इसे अतिरिक्त यार्ड क्षेत्र में बदलने के लिए पेंड की जा रही है।
 - अतिरिक्त 2 घाट क्रेनें, 11 आरटीजी और 17 स्प्रेडर वर्ष के अंत तक सौंप दिए जाएंगे।
- (ग). पहले, क्योंकि जीटीआईपीएल को ईओयू हैसियत मिली हुई थी, सभी उपस्कर शून्य शुल्क राशि के अंतर्गत आयात किए गए थे। अब, ईओयू हैसियत समाप्त होने पर, अपेक्षित शुल्क तत्व पूँजी लागत में शामिल किया गया है।

3.2. जीटीआईपीएल द्वारा मूल रूप से भेजे गए लागत विवरण में यथा प्रदर्शित वित्तीय स्थिति निम्नवत् हैः—

क्र.सं.	वर्ष	प्रदालन आय (₹० करोड़ों में)		निवल अधिशेष/घाटा (₹० करोड़ों में)		वर्तमान प्रशुल्क में अपेक्षित वृद्धि %
		वर्तमान दरें	प्रस्तावित दरें	वर्तमान दरें	प्रस्तावित दरें	
1	2009	480.33	581.31	(109.88)	(8.89)	22.88%
2	2010	480.33	581.31	(102.89)	(1.91)	21.42%
3	2011	480.33	581.31	(90.23)	10.75	18.79%
						औसत = 21.03%

3.3. जीटीआईपीएल का प्रारंभिक प्रस्ताव निम्नवत् था—

- जीटीआईपीएल ने अपनी मौजूदा दरों में 21.03 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी। तथा, 23 प्रशुल्क मदों जैसे अति-आयामीय कार्गो कंटेनरों का प्रहस्तन, हैच कवरों को खोलना और बदलना, बन्द करना, प्रशीलन अनुवीक्षण, आदि के मामले में, मौजूदा दरों में 29 प्रतिशत से 142 प्रतिशत के बीच वृद्धि की मांग की गई थी।
- जीटीआईपीएल ने विविध सेवाओं के लिए प्रभार और अपने प्रस्तावित दरमान में कुछ नई परिभाषाएं शामिल करने का प्रस्ताव किया था।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जीटीआईपीएल से प्राप्त प्रस्ताव जेएनपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता राशियों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अप्रेषित किया गया था।

4.2. प्राप्त हुई टिप्पणियां जीटीआईपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने वाले उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर जीटीआईपीएल की टिप्पणियां हमें प्राप्त नहीं हुई थीं।

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, जीटीआईपीएल से अतिरिक्त राशन/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था: जीटीआईपीएल ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और जीटीआईपीएल के जवाब नीचे तालिकावद्ध किए गए हैं—

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	जीटीआईपीएल का जवाब
(i).	<p>(क). कुशलता और उत्पादकता सुधार का विश्लेषण (प्रपत्र 6)।</p> <p>(ख). जीटीआईपीएल 23 अगस्त 2006 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 13.3 में यथा विनिर्दिष्ट अनुमानों के साथ वास्तविकताओं की तुलना के लिए प्रपत्र 7 में निर्धारित प्रारूप में अपेक्षित व्याप्रे भेजें।</p>	जीटीआईपीएल ने प्रपत्र 6 और 7 प्रस्तुत नहीं किया था। प्रपत्र 6 और 7 केवल संशोधित प्रस्ताव के सम्बन्ध में भेजे गए थे।
(ii).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क उत्पादकता के रस्तों के तलविहन से जुड़े होने चाहिए। जीटीआईपीएल उत्पादकता के तलविहन स्तर दर्शाएं, जिसे तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्तों के रूप में दरमान में शामिल किया जाना चाहिए। यहां यह उल्लेख करना प्रासांगिक है कि इसने 28.55 फेरे प्रति घंटा की औसत सकल क्रेन उत्पादकता अर्जित की है। वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए प्रस्तावित किए जाने वाले क्रेन उत्पादकता के तलविहन रस्तों को जीटीआईपीएल के प्रस्तावित दरमान में शामिल किया जाए।</p>	संशोधित प्रस्ताव प्राथमिक रूप से 2006 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार लागत जमा दृष्टिकोण पर आधारित हैं। जीटीआईपीएल 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित 25 फेरे प्रति घंटा के प्रतीमानक से ऊपर अनुवर्ती वर्षों में निष्पादन करेगा।

(iii).	<p>जीटीआईपीएल ने उल्लेख किया है कि इसकी मूल्यकरण रणनीति लागत आधारित के अलावा निष्पादन आधारित है। जीटीआईपीएल उस आधार पर गारंटीशुदा निष्पादन बताएं जिस आधार पर संशोधित प्रशुल्क, यदि कोई हो, प्रचालित किया जाएगा।</p>	
(iv).	<p>वर्ष 2008 के लिए प्रचालन लागत के अनुमान वर्ष 2007 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में उच्चतर होंगे। अनुमानित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत, उपरकर चालन लागत और सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2007 के लिए वास्तविकताओं की तुलना में क्रमशः 46 प्रतिशत, 86 प्रतिशत और 57 प्रतिशत अधिक हैं। जीटीआईपीएल लागत विवरणों के निर्धारित प्रोफार्म में जनवरी-दिसम्बर 2008 अवधि के लिए वास्तविक यातायात और आय/व्यय भेजें। वर्ष 2008 के लिए मस्तौदा लेखों की प्रति भी भेजें। वर्ष 2008 के लिए वास्तविकताओं को मददेनजर रखते हुए समयोजित किए जाने वाले अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमान, यदि जरूरी हो, भेजें।</p>	<p>वर्ष 2007 के लिए प्रोद्भूत व्यय 2008 में प्रहस्तित 1.52 मिलियन टीईयू की मात्रा (38 प्रतिशत वृद्धि) के विपरीत प्रहस्तित 1.17 मिलियन टीईयू की मात्राओं पर आधारित है। प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और उपरकर चालन लागत भिन्न-भिन्न लागत हैं जोकि प्रहस्तित मात्राओं के अनुपात में भिन्न-भिन्न हैं। वर्ष 2008 के लिए वास्तविक यातायात और आय/व्यय और संशोधित लागत विवरणों में दिए गए हैं। उपरकर चालन और सामान्य उपरिव्ययों के लिए वास्तविक भिन्नता क्रमशः 44 प्रतिशत और 29 प्रतिशत है। वर्ष 2008 के लिए मस्तौदा लेखा की प्रति भेजी गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमान संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2008 के लिए वास्तविकताओं के मददेनजर समयोजित किए गए हैं।</p>
(v).	<p>जीटीआईपीएल 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में किए गए निर्धारणों के मददेनजर वर्ष 2009 से 2011 के लिए विस्तृत गणनाओं के साथ लागत विवरणों का एक वैकल्पिक सैट भेजें।</p>	<p>वर्ष 2009 से 2011 के लिए विस्तृत गणनाओं के साथ लागत अनुमान 2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा विनिर्दिष्ट संशोधित प्रस्ताव के साथ भेजा गया है।</p>
ख.	वित्तीय/लागत विवरण:	
1.	क्षमता:	
(i).	<p>सर्वोत्तम घाट क्षमता के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भेजी गई गणना के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित भेजें:</p> <p>(क). वर्ष 2006 में जीटीआईपीएल के दरमान के सामान्य संशोधन की कार्यवाही के दौरान, जीटीआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 13 जून 2006 द्वारा, साथ ही साथ, उल्लेख किया था कि इसके टर्मिनल में दोहरी-लिफ्ट घाट क्रेनों का उपयोग जीटीआईपीएल को उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने में मदद करेगा। पूँजी लागत दोहरी लिफ्ट क्रेनों की लागत को लेता है। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना में अपने द्वारा सुविचारित 25 फेरे प्रति घंटा का औचित्य बताएं।</p>	<p>घाट क्रेनों की पूँजी लागत प्रस्ताव के साथ संलग्न किए गए विवरणों में सही से शामिल की गई है।</p> <p>जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित तलचिह्न स्तर उत्पादकता 2008 के दिशानिर्देशों द्वारा सर्वोत्तम घाट साइड क्षमता की गणना के लिए प्रतिमानकों में यथा निर्धारित 25 फेरे प्रति घंटा है। बीओटी अवधि के दौरान जीटीआईपीएल का लक्ष्य 40 फेरे प्रति घंटा अर्जित करना है जिसके लिए एक बार सभी पक्षीय कारक जैसे चैनल की गहराई, जलयान का आकार, उत्पाद मिश्रण तथा निकासी आदि सही स्थिति में हों।</p>
(ii).	<p>(ख). एलए का अनुच्छेद 8.1 (xxix) अपेक्षा करता है कि जीटीआईपीएल न्यूनतम 8 आरएमक्यूसी तैनात करें। प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 से संबंधित कार्यवाहियों में, जीटीआईपीएल ने बताया था कि इसने 8 आरएमक्यूसी तैनात की थी और पूँजी व्यय अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय ली गई थी।</p> <p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार, रियायत करार केक अनुसार किए गए नियेश प्रतिलिपि स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए जाएंगे। चूंकि जीटीआईपीएल ने 8 क्रेनें तैनात की हैं, इसलिए 8 क्रेनों की लागत नियोजित पूँजी में सुविचारित किए जाने की जरूरत है। इस परिप्रेक्ष्य में, जीटीआईपीएल 8 आरएमक्यूसी को लेखा में लेते हुए अपनी घाट क्षमता गणना की</p>	<p>हमारे पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2008 द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रशुल्क प्रस्ताव 2008 के दिशानिर्देशों पर आधारित था। उसके स्थान पर प्रस्तुत किया गया संशोधित प्रस्ताव 2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।</p>

	समीक्षा करे।	
(ii).	<p>यार्ड क्षमता की गणना के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे:-</p> <p>(क) 28 हैक्टेयर क्षेत्र यार्ड क्षमता की गणना में लेखा में लिया गया है। जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) और जीटीआईपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार. (एलए) के परिशिष्ट 22 में यथा निर्दिष्ट 29.84 हैक्टेयर क्षेत्र कटेनर यार्ड के लिए चिह्नित किया गया है। जीटीआईपीएल यार्ड क्षमता की गणना के लिए केवल 28 हैक्टेयर पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें। शेष 1.84 हैक्टेयर के उपयोग का तरीका भेजें और ऐसे उपयोग से होने वाली आय, यदि कोई हो, परिणामित की जाए और वर्ष 2009 से 2011 के आय अनुमानों में सुविचारित की जाए।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने संशोधित प्रस्ताव के साथ 29.84 हैक्टेयर भूमि के आधार पर गणना पत्रक भेजा है।</p> <p>चूंकि टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट साइड क्षमता और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता से कम है, इसलिए हमारे निवेदन में पहले शामिल की गई गणनाओं में कोई संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि 28 हैक्टेयर क्षेत्र को 29.84 हैक्टेयर किया गया है।</p> <p>सर्वधित यार्ड क्षेत्र के लिए सुविचारित किए जाने हेतु कोई अतिरिक्त आय नहीं है।</p>
	<p>(ख). जीटीआईपीएल ने उल्लेख किया है कि इसने एलए के अनुसार 18 हैक्टेयर भूमि का पुनःदावा किया है और पुनःदावाकृत क्षेत्र से यार्ड क्षमता के बढ़ने की उम्मीद है। तथापि, अतिरिक्त 18 हैक्टेयर भूमि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में सुविचारित नहीं की गई है।</p>	<p>चूंकि टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट साइड क्षमता और सर्वोत्तम स्टेकयार्ड क्षमता से कम है, इसलिए हमारे निवेदन में शामिल पूर्वतीं गणनाओं में पुनःदावाकृत क्षेत्र पर विचार करने के बाद भी कोई बदलाव नहीं किया गया है।</p>
	<p>(ग). जीटीआईपीएल पुष्टि करे कि क्या भंडारण यार्ड के रूप में 18 हैक्टेयर क्षेत्र के उपयोग से होने वाली भंडारण आय वर्ष 2009 से 2011 के लिए भंडारण आय के अनुमानों में सुविचारित की गई है।</p>	<p>सर्वधित यार्ड क्षेत्र से अतिरिक्त आय सृजित होने की उम्मीद नहीं है क्योंकि अतिरिक्त क्षेत्र का उपयोग मुख्यतः मौजूदा 5 उच्च की स्टेकिंग ऊंचाई को कम कर सुगम प्रचालनों के लिए उपयुक्त स्तर पर लाने के लिए किया जाएगा।</p> <p>जीटीआईपीएल भी दरमान में विभिन्न श्रेणियों में निःशुल्क भंडारण अवधि के विस्तर का प्रस्ताव कर रहा है और यार्ड में कटेनरों के स्तर में वृद्धि का अनुमान लगाया है। इससे कोई अतिरिक्त राजस्व सृजित नहीं होगा।</p> <p>इस अतिरिक्त क्षेत्र का हिस्सा ट्रैक्टर-ट्रेलरों आदि के अनुक्षण और प्रशासन सुविधाओं के लिए उपयोग किया जाएगा जिससे कोई अतिरिक्त राजस्व सृजित नहीं होगा।</p>
2.	प्रचालन क्षमता:	
	<p>(क). जीटीआईपीएल प्रस्ताव में डॉलर मूल्यवर्गीत प्रशुल्क से होने वाली आय के अनुमानन के लिए इसके द्वारा अंगीकृत विनियम दर स्पष्ट रूप से नहीं बताई गई है। जीटीआईपीएल प्रचालन आय का अनुमान लगाने के लिए अपने द्वारा अंगीकृत विनियम दर बताएं और प्रचलित विनियम दर स्तर के संदर्भ में अनुमानों को अद्यतन करें।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने संशोधित लागत विवरणों में 1 अमेरिकी डॉलर = 50 भारतीय रुपये की विनियम दर पर विचार किया है।</p>
	<p>(ख). जीटीआईपीएल भंडारण प्रभारों में प्रस्तावित बदलावों से होने वाले राजस्व विवेक्षा को दर्शनी के लिए विश्वसृत परिकलन भेजें। इस विश्लेषण में प्रपत्र 2ख की टिप्पणी 3 में यथा विनिर्दिष्ट विचार के अधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान के साथ-साथ मौजूदा दरमान के संदर्भ में भंडारण गतिविधि से होने वाली आय जरूर दर्शाई जाए। विराम समय विश्लेषण, जिसके आधार पर जीटीआईपीएल ने भंडारण आय निर्धारित की है, भी प्रपत्र 2ख की टिप्पणी 1 के अधीन यथा अपेक्षित भेजी जाए।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने कटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल नियांत लदे हुए बॉक्सों के लिए निःशुल्क दिवस मौजूदा 3 दिनों से बढ़ाकर 7 दिन करना चाहता है। आईसीडी कटेनरों के मामले में प्रस्तावित निःशुल्क दिवसों को मौजूदा 15 दिनों से घटाकर 7 दिन, टीपी लदे हुए कटेनरों के लिए मौजूदा 30 दिनों से घटाकर 7 दिन और टीपी खाली के लिए मौजूदा 15 दिनों से शून्य दिन करना पूर्वकाल के वास्तविक औसत विराम समय के अनुसार है। प्रस्तावित बदलावों से कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी।</p>

<p>(ग). जीटीआईपीएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2006 और 2007 के वार्षिक लेखों में दर्शाई गई 'अन्य आय' (सावधि जमाराशियों पर ब्याज के अलावा) तत्संबंधी वर्षों के लागत विवरण में शामिल की जाए। जीटीआईपीएल वर्ष 2008 से 2011 के लिए अनुमानित अन्य आय शामिल करते हुए अपनी अनुमानित प्रचालन आय भी अद्यतन करें।</p>	<p>अन्य आय में सावधि जमाराशियों पर ब्याज, अचल परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ और वापस लिखित देयता आदि शामिल है जोकि प्रचालन आय का हिस्सा नहीं है और इसलिए इसे अलग रखा जाए।</p>
<p>(घ). मौजूदा व्यवस्था में, यार्ड से रेल अथवा विलोमतः संचलन के लिए विदेशगामी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें 20', 40' और 40' से अधिक कंटेनरों के लिए क्रमशः रु 1534/-, रु 2301/- और रु 3068/- निर्धारित की गई है। तथापि, कंटेनरों की इस श्रेणी के भागले में प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आय अनुमानन में, जीटीआईपीएल ने क्रमशः रु 1462/-, रु 2393/- और रु 2924/- की दर अंगीकृत की है। कंटेनर की इस श्रेणी के भागले में आय अनुमान सही से अनुमानित किए जाएं।</p>	<p>आईसीडी कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल अथवा विलोमतः के लिए दरमान में निर्धारित दरों में लिफ्ट ऑन रु 472 + परिवहन रु 590 + लिफ्ट ऑफ रु 472 शामिल है। आय गणनाओं में, रु 1462 का प्रभार लिफ्ट ऑन रु 472 + परिवहन रु 590 + मिश्रित ट्रेन आय रु 400 के लिए सुविचारित किया गया है। लिफ्ट ऑफ के लिए आय आय विवरणों में अलग—से सुविचारित की गई है। यही तर्क 40' और 40' से अधिक के कंटेनरों के लिए लागू किया गया है।</p>
<p>(ड). जीटीआईपीएल ने पोतांतरण कंटेनरों से प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आय के अनुमानों में सामान्य पोतांतरण कंटेनर से आय की गणना करने के लिए निर्धारित दर का 50 प्रतिशत और जोखिमपूर्ण पोतांतरण कंटेनर से आय की गणना करने के लिए निर्धारित दर का 58 प्रतिशत अंगीकृत किया है। जीटीआईपीएल निर्धारित दरों से कम दरों पर प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर आय का अनुमान लगाने के लिए कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>पोतांतरण में उत्तराई और लदाई गतिविधि शामिल है। पोतांतरण के थ्रपुट की गणना करते समय, दोनों गतिविधियों पर अलग—से विचार किया गया है। इसलिए, समग्र निर्धारित दर का 50 प्रतिशत आय की गणना करते समय दोनों गतिविधियों के लिए लागू किया गया है।</p> <p>यही तर्क सामान्य कंटेनर कंटेनर प्रहस्तर दर के 1.154 गुना पर जोखिमपूर्ण प्रहस्तन के लिए दर बनाए रखते हुए जोखिमपूर्ण पोतांतरण कंटेनरों के लिए लागू किया गया है।</p>
<p>(च). जेएनपीटी के टर्मिनलों, जीटीआईपीएल सहित, में रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालन (आईटीआरएचओ) के लिए 15 फरवरी 2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से रु 400 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि वसूल करने के लिए, इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 28 जून 2007 द्वारा जेएनपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया था। इस संबंध में एक प्रावधान जीटीआईपीएल के दरमान में भी शामिल किए जाने का आदेश दिया गया था। जीटीआईपीएल द्वारा भेजी गई आय और व्यय की गणनाओं में वर्ष 2007 के लिए वार्ताविकताओं में और अनुवर्ती वर्षों के अनुमानों में आईटीआरएचओ पर व्यय और इससे होने वाली आय स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाई गई है। इस उप—गतिविधि से होने वाली आय तथा व्यय के ब्यौरे भेजें। यह भी देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में आईटीआरएचओ की वसूली शामिल नहीं की है। जीटीआईपीएल रिथित स्पष्ट करें।</p>	<p>उपर्युक्त 2 (घ) में यथा उल्लिखित, आईटीआरएचओ के लिए व्यवस्था के अधीन वसूली (अर्थात भारतीय रूपये 400/- प्रति टीईयू) 'यार्ड से रेल अथवा विलोमतः' से आय का हिस्सा है।</p> <p>चूंकि इस गतिविधि पर पृथक लागत व्यौरे व्यवस्थित नहीं किए हैं, इसलिए खेद व्यक्त किया गया है कि जीटीआई व्यय व्यौरे भेजने की विधित में नहीं है।</p> <p>जीटीआई आईटीआरएचओ से राजस्व टीएएमपी के आदेश सं. टीएएमपी/23/2007—जेएनपीटी दिनांक 28 जून 2007 के अनुसार वसूल करता है।</p>
<p>3. प्रचालन लागत:</p> <p>(i). जीटीआईपीएल ने बताया है कि उसने वर्ष 2007 में तदनुरूपी अवधि के डब्ल्यूपीआई पर वर्ष 2008 के प्रथम 6 महीनों के दौरान औसत डब्ल्यूपीआई में प्रतिवेदित बदलाव के आधार पर प्रकट वर्ष 2009 से 2011 के लिए प्रचालन व्यय का अनुमान लगाते समय 8.10 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू किया गया है। जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005—विविध दिनांक 29 जुलाई 2006 द्वारा संप्रेषित किया गया</p>	<p>टीएएमपी की सलाह के अनुसार, 4.6 प्रतिशत प्रतिवर्ष के वृद्धि कारक पर विचार करते हुए संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया गया है। तथापि, व्ययों के निम्नलिखित विशिष्ट शीर्ष के लिए, वृद्धि कारक निम्नवत् सुविचारित किया गया है:—</p> <p>(क). वेतन — 15 प्रतिशत (मेरिट वृद्धि की वास्तविक औसत दर 7 प्रतिशत थी और अतिरिक्त निष्पादन बोनस 2008 के कुल वेतन पर और 7 प्रतिशत था।)</p> <p>(ख). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर कलमार के साथ संविदित दरों पर</p>

	<p>था, 4.6 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागत विवरण में व्यय पूर्वनुमानों के लिए सुविचारित किया जाएगा।</p>	<p>आधारित है। (जीटीआईपीएल ने करार की प्रति भेजी है)। (ग). मरम्मत और अनुरक्षण में आरटीजी की मरम्मतें और अनुरक्षण शामिल हैं जोकि कलमार के साथ संविदित दरों पर भी आधारित हैं। उपस्कर किराये में टीटी किराया प्रभार शामिल है जोकि किए गए करारों पर भी आधारित है।</p>
	<p>(ii). जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, इसने 2008 के अप्रॉफंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2009 से 2011 के लिए 1395030 टीईयू प्रत्येक के मानक क्षमता स्तर पर यातायात सुविचारित किया है। उस सामग्रे में, जीटीआईपीएल द्वारा भेजे गए प्रचालन लागत के अनुमानों की उपयुक्तता फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर प्रचालन लागत के संदर्भ में स्थापित की जाए।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर नया प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।</p>
	<p>(iii). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर: (क). वर्ष 2008 से 2011 के लिए अनुमानित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत में, साथ ही साथ, आरटीजी प्रचालनों के लिए अनुमानित मैनपावर लागत शामिल है। इसी प्रकार, अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत में, साथ—साथ, आरटीजी का प्रचालन और अनुरक्षण शामिल है। यह प्रकट होता है कि आरटीजी के प्रचालन और अनुरक्षण कलमार को आउटसोर्स किए गए हैं। यदि ऐसा है तो आउटसोर्सिंग व्यय अलग से दर्शाएं जाने की बजाय प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के अधीन आरटीजी के प्रचालन के लेखा पर अनुमानित व्यय दर्शाने का कारण स्पष्ट करें। इसके अलावा, जीटीआईपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें—</p>	<p>लेखांकन प्रयोजन के लिए, जीटीआईपीएल ने प्रत्यक्ष लेबर के अधीन आरटीजी प्रचालन और अनुरक्षण लागतों के एक तिहाई पर विचार किया है और शेष दो तिहाई उपस्कर मरम्मत तथा अनुरक्षण के अधीन लेखांकित किया गया है। कलमार को कहीं भी दोबारा भुगतान नहीं किया गया है।</p>
	<p>(i). आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 द्वारा जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण से संबंधित कार्यवाही में, जीटीआईपीएल ने प्रशीतन कंटेनरों के अनुवीक्षण के लिए वर्ष 2006 से 2008 के लिए प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाया है। संदर्भित मौजूदा प्रस्ताव में, प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत आरटीजी के प्रचालन के लिए अनुमानित की गई है। जीटीआईपीएल इस स्थिति में बदलाव के कारण स्पष्ट करें कि प्रशीतन अनुवीक्षण के लिए मैनपावर लागत को लागत विवरण में इस संबंध में अनुमानों, यदि कोई हों, का संदर्भ देते हुए लागत अनुमानों में कैसे माना गया है।</p>	<p>वर्ष 2006–08 के लिए अनुमानित लागत में, प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर में केवल प्रशीतन अनुवीक्षण पर व्यय शामिल किया गया है। कलमार को भुगतान किए गए प्रभार उपस्कर चालन लागतों के अधीन शामिल किए गए थे। व्ययों के संशोधित समूहन के अनुसार, प्रशीतन अनुवीक्षण प्रशार अब प्रबंधन उपरिव्ययों और आरटीजी प्रचालन में शामिल किया गया है और अनुरक्षण लागत उपर्युक्त (v)(क) में यथा स्पष्ट विभाजित की गई है।</p>
	<p>(ii). वर्ष 2006 से 2008 के लिए पहले अनुमानित मैनपावर लागत के अनुमानों और वास्तविकताओं की तुलनात्मक स्थिति भेजें।</p>	<p>वर्ष 2006–08 के लिए अनुमानित लागत में, प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर में केवल प्रशीतन अनुवीक्षण का व्यय शामिल है। कलमार को भुगतान किए गए प्रभार उपस्कर चालन लागतों के अधीन शामिल किए गए थे। परिणामस्वरूप, वास्तविक मैनपावर लागत लगाए गए अनुमानों की तुलना में ज्यादा है और वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2006–08 के लिए लगाए गए अनुमानों की अपेक्षा कम है। माँगे गए व्यौरे नीचे दिए गए हैं:-</p>

		(रु लाखों में)																									
		2006	2007	2008																							
	<table border="1"> <tr><td>मैनपावर लागत</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>वास्तविक</td><td>31.09</td><td>443.74</td><td>639.84</td></tr> <tr><td>अनुमान</td><td>11.25</td><td>32.91</td><td>39.31</td></tr> <tr><td>उपरकर चालन लागत</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>वास्तविक</td><td>1567</td><td>3061</td><td>4408</td></tr> <tr><td>अनुमानित</td><td>2587</td><td>4536</td><td>6088</td></tr> </table>	मैनपावर लागत				वास्तविक	31.09	443.74	639.84	अनुमान	11.25	32.91	39.31	उपरकर चालन लागत				वास्तविक	1567	3061	4408	अनुमानित	2587	4536	6088		
मैनपावर लागत																											
वास्तविक	31.09	443.74	639.84																								
अनुमान	11.25	32.91	39.31																								
उपरकर चालन लागत																											
वास्तविक	1567	3061	4408																								
अनुमानित	2587	4536	6088																								
<p>(iii). जीटीआईपीएल स्पष्ट करे कि क्या कलमार का प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया द्वारा आरटीजी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए चयन किया गया था। जीटीआईपीएल पुष्टि करे कि क्या कलमार को देय दरें सही और उपयुक्त हैं।</p>	<p>कलमार का चयन प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया अपनाने के बाद किया गया था। कलमार को देय दरें सही और उपयुक्त हैं।</p>																										
<p>(iv). वर्ष 2008 के लिए कलमार को भुगतान किए गए/देय प्रचालन और अनुरक्षण प्रभार संबंधी 10.76 यूरो प्रति घंटा की दर दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वैधीकृत करें।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने कलमार के साथ किए गए प्रचालन तथा अनुरक्षण करार दिनांक 9 जून 2006 की प्रति भेजी है।</p>																										
<p>(v). 10.76 यूरो प्रति घंटा की दर में वर्ष 2009 में लगभग 18 प्रतिशत की वृद्धि की गई है और तत्संबंधी पिछले वर्षों से वर्ष 2010 और 2011 के लिए लगभग 4 प्रतिशत प्रत्येक तक वृद्धि की गई है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए अंगीकृत वर्षित दरें कलमार के साथ करार की प्रति से वैधीकृत की जाएं।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने करार भेजा है। चौथे वर्ष (2009) और पांचवें वर्ष (2010) के लिए करार के अनुसार, किया जाने वाला भुगतान प्रति आरटीजी प्रति घंटा क्रमशः 13 यूरो और 13.5 यूरो है। वर्ष 2008 के लिए औसत दर 10.76 यूरो प्रति घंटा परिगणित होती है। 2008 की औसत दर के संदर्भ में वृद्धि क्रमशः 20.81 प्रतिशत और 25.46 प्रतिशत होती है।</p>																										
<p>(vi). आरटीजी के प्रति घंटा प्रचालन के लिए मैनपावर की लागत के रूप में कलमार को भुगतान की गई/देय प्रचालन और अनुरक्षण लागत के लिए अनुमानित दर प्रति घंटा के एक-तिहाई पर विचार करने का आधार भेजें।</p>	<p>वर्ष 2006-08 के लिए अनुमानित लागत में, प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर में केवल प्रतीतन अनुवीक्षण पर व्यय शामिल है। कलमार को भुगतान किए गए प्रभारों में उपरकर चालन लागत के अधीन शामिल थे। व्ययों के संशोधित समूहन के अनुसार, प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार अब प्रबंधन उपरिव्ययों और आरटीजी प्रचालन में शामिल किए गए हैं और अनुरक्षण लागत गहले स्पष्ट किए गए अनुसार विभाजित की गई है।</p>																										
<p>(vii). आरटीजी की मरम्मतों और अनुरक्षण के लिए कलमार को भुगतान की गई/देय प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत के लिए अनुमानित दर प्रति घंटा के शेष दो-तिहाई पर विचार करने का आधार पूर्ववर्ती 3 वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में स्पष्ट करें।</p>	<p>पेत से उतरने वाले सभी कंटेनर आवश्यक रूप से कम से कम दो बार आरटीजी द्वारा सीवाइ में एक लिफ्ट ऑफ और एक लिफ्ट ऑन प्रहसित किया जाता है। कई बार ट्रेड की आवश्यकताओं के आधार पर शट आरट कंटेनर और पीओडी बदलाव के लिए स्टेक से/पर अतिरिक्त लिफ्ट ऑफ और लिफ्ट ऑन किए जाते हैं। इसके अलावा, कुछ अनिवार्य हाऊसकीपिंग फेरे हैं जो आरटीजी द्वारा लगाए जाते हैं। इस तरह प्रहस्तन 200 प्रतिशत बढ़ जाता है। औसतन यह 204 प्रतिशत होता है।</p>																										
<p>(viii). आरटीजी के प्रचालन और अनुरक्षण लागत के अनुमानन में सुविचारित तीन वर्षों 2009 से 2011 के लिए 202178 प्रत्येक के वार्षिक आरटीजी घंटों के लिए आधार बताएं।</p>	<p>वर्ष 2009-11 के लिए आरटीजी घंटे निम्नवत् निर्धारित किए गए हैं: (अनुगानित शुपुट * 204%) / (आरटीजी प्रति घंटा द्वारा प्रहसित दीइयू) अर्थात् (1,200,000 * 204%) / (14.08)। वर्ष 2009 के लिए यह 173,813 घंटे परिगणित होता है।</p>																										
<p>(ख). वर्ष 2009 से 2011 के दौरान रु 1.26 करोड़ प्रत्येक के बांधना/खोलना के लिए अनुमानित व्यय आउटसोर्सिंग करार के दस्तावेजी साक्ष्य और गणनाओं के साथ समर्थित करें।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने प्रासांगिक करार की प्रति भेजी है। करार के अनुसार, जीटीआईपीएल रु 12.50 प्रति फेरा जमा प्रचलित दर पर सेवा कर अदायगी करेगा। यह करार 1-1-2008 से 31-12-2009 तक दो वर्षों की अवधि के लिए वैध है और आगे एक वर्ष की अवधि के लिए</p>																										

		विस्तार-योग्य है।
	(ग). कर्मचारियों की संख्या और औसत लागत प्रति कर्मचारी कुल अनुमानित प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत में जोड़ी गई है, जोकि एक गलती प्रतीत होती है। (प्रपत्र-३ख देखें)।	यह गलती संशोधित प्रस्ताव में दर्शाई गई है।
	(iv). उपस्कर चालन लागत:	
	(क). बिजली लागत:	
	(i). जीटीआईपीएल आरएमक्यूसी, आरएमजी, यार्ड और घाट विद्युतीकरण, प्रशीतन प्लगों और गेट/सामान्य लाइटिंग के लिए अंगीकृत इकाई बिजली उपभोग के विभिन्न स्तरों के लिए आधार बताएं।	संशोधित प्रस्ताव में, बिजली लागत के लिए गणना पहले के औसत समग्र उपभोग प्रति टीईयू के आधार पर की गई है।
	(ii). जीटीआईपीएल ने अपनी कुल बिजली लागत के अनुमानन में निर्धारित लागत तत्व पर भी विचार किया है। प्रस्ताव के साथ संलग्न किया गया बिजली बिल मांग प्रभारों के लिए रु 150/- प्रति केवीए की दर दर्शाता है, जबकि जीटीआईपीएल ने निर्धारित बिजली लागत के अनुमानन में वर्ष 2008 के लिए रु 203.40 प्रति केवीए की दर पर विचार किया है। जीटीआईपीएल दर्शे में भिन्नताएं स्पष्ट करें।	वर्ष 2008 के लिए सुविचारित रु 203.40 प्रति केवीए के निर्धारित बिजली प्रभार में रु 150/- प्रति केवीए के मूल प्रभार और मूल प्रभार पर 20 प्रतिशत अधिभार पर 13 प्रतिशत की दर से लागू शुल्क शामिल है। (रु 150 + रु 30 + रु 23.40)
	(iii). आरएमक्यूसी और आरएमजी के उपभोग के लिए वर्ष 2009 से 2011 के लिए बिजली लागत के अनुमानों में जीटीआईपीएल ने प्रशिक्षण लागतें लागू की हैं जिसके लिए अनुमानित थ्रुपुट के 5 प्रतिशत पर विचार किया गया है। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल 2006 से 2008 के लिए प्रोद्भवत वास्तविक प्रशिक्षण लागत दस्तावेजी साध्य द्वारा समर्थित करते हुए भेजें। इस संबंध में, जीटीआईपीएल के आदेश दिनांक 23 अगस्त 2008 के अनुच्छेद सं. (ix) (क) (iii) का अवलोकन करें।	तथापि, संशोधित प्रस्ताव में, बिजली लागत के लिए गणना पूर्व औसत समग्र उपभोग प्रति टीईयू के आधार पर की गई है।
	(iv). लागत विवरण दर्शाता है कि विचाराधीन सभी वर्षों के लिए बिजली लागत का अनुमानन लगभग 16 इकाईयां प्रति टीईयू के अनुमानित बिजली उपभोग पर आधारित है। यह अनुमानित बिजली उपभोग कुछ अन्य कंटेनर टर्मिनलों में इस स्थिति से तुलना करने पर ज्यादा पाया गया है। यह उल्लेखनीय है कि जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित उपभोग अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उस प्रतिमानक से दोगुना है। बिजली के अनुमानित उपभोग की समीक्षा करें।	प्रशुल्क संशोधन के लिए प्रारंभिक प्रस्ताव में, वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए सुविचारित प्रशिक्षण लागतें क्रमशः रु 3.72 लाख, रु 8.77 लाख और रु 10.90 लाख थीं।
	(ख). ईंधन लागत:	हालांकि जीटीआई ने प्रशिक्षण के लिए उपभोग की गई बिजली के पृथक नहीं दिए हैं, परंतु यह पुष्टि की गई है कि इस संबंध में वास्तविक बिजली उपभोग पहले अनुमानित से ज्यादा होगा।
	अनुमानित ईंधन लागत के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-	प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरण में, उपभोग प्रति टीईयू 13.73 केडब्ल्यूएच प्रति टीईयू पर सुविधारित किया गया है। यह प्रहसित टीईयू की कुल संख्या द्वारा इकाई दरों में विभाजित बिजली के कुल उपभोग पर विचार करने के बाद निर्धारित की गई है।
	(i). वर्ष 2009 से 2011 के लिए आरटीजी, आरएसटी, ट्रैक्टर ट्रैलरों के प्रचालन और बैकअप यात्र के लिए ईंधन का अनुमानित उपभोग का पूर्ववर्ती तीन वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।	जीटीआईपीएल में बिजली उपभोग ज्यादा है क्योंकि जेएनपीटी में अन्य कंटेनर टर्मिनलों की औपेक्षा जीटीआईपीएल में प्रहसित प्रशीतन कंटेनरों की मात्राएं ज्यादा हैं। इस तथ्य को भूस्वामी पत्तन जेएनपीटी द्वारा चौथे टर्मिनलों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपने प्रस्ताव में स्वीकार किया गया है।
	(ii). आरटीजी की प्रहस्तन दर के रूप में 14.08 टीईयू प्रति घंटा पर विचार करने का आधार बताएं।	वर्ष 2006-08 के सापेक्ष वर्ष 2009-11 के लिए ईंधन उपभोग के ब्यारे संशोधित प्रपत्र सं. 3ख में दिए गए हैं। यह वहां से देखा जाएगा कि ईंधन का उपभोग विचाराधीन सभी छह वर्षों के लिए तुलनीय है।
	(iii). 14.08 टीईयू प्रति घंटा की प्रहस्तन दर देते हुए और अनुमानित थ्रुपुट को लेखा में लेते हुए,	आरटीजी प्रहस्तन की मौजूदा औसत दर 10.2 फेरे प्रति घंटा है। इसे जीटीआई में प्रचलित 1.38 का 20:40 अनुपात करक लागू करते हुए प्रहसित टीईयू प्रति घंटा में परिवर्तित किया गया है। कृपया उपर्युक्त (v), (क), (vii), में दिए गए जवाब का अवलोकन करें।

<p>गणनाओं में निर्दिष्ट आरटीजी का उपभोग समय 104 प्रतिशत तक अधिक प्रतीत होता है।</p> <p>(iv). आरएसटी के उपयोग हेतु वर्ष 2008 के लिए 88890 लिटर और वर्ष 2009 से 2011 के लिए 81706 लिटर प्रत्येक के अनुमानित डीजल उपभोग के लिए गणनाएं भेजें।</p> <p>(v). बिजली उपभोग में 10 प्रतिशत बचत की प्रतिपूर्ति के लिए अनुमानित अतिरिक्त डीजल उपभोग के संदर्भ में, डीजल की अतिरिक्त आवश्यकता की मात्रा पर पहुंचने के लिए बिजली उपभोग से होने वाली बचतों की राशि के एक-तिहाई पर विचार करने के पीछे का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में, ईंधन लागत के लिए गणना पूर्व औसत समग्र उपभोग प्रति टीईयू के आधार पर की गई है।</p> <p>यह तत्व यहां प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरण में लागू नहीं किया गया है।</p>																								
<p>(ग). मरम्मत और अनुरक्षण लागत:</p> <p>(i). विचाराधीन सभी वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए आरएसटी, आरएमक्यूसी और आरएमजी की पूंजी लागत के विभिन्न प्रतिशत अंगीकृत करने के पीछे आधार स्पष्ट करें और वैयक्तिक अनुमान पिछले वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>(ii). वर्ष 2008 के लिए खाली हैंडलरों, प्रचालनात्मक औजारों और अन्यों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए गणनाएं भेजें और वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>(iii). (क). वर्ष 2008 के लिए अतिरिक्त डीजी सैट के लिए रु 4.96 लाख का अनुमानित अनुरक्षण प्रभार वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>(ख). अतिरिक्त डीजी सैटों के अनुरक्षण के लिए वर्ष 2009 हेतु रु 21.46 लाख की अनुमानित राशि के लिए गणनाएं वर्ष 2008 के वास्तविक आंकड़ों को मददेनजर रखते हुए औचित्य बताएं।</p>	<p>उपस्कर-वार मरम्मत और अनुरक्षण व्यय 2008 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर चिह्नित किया गया है।</p> <p>वर्ष 2009-11 के लिए उपस्कर-वार व्यय 4.6 प्रतिशत पर मुद्रास्फीति कारक को लेखा में लेने के बाद अनुमानित किया गया है।</p> <p>2008 के वास्तविक आंकड़े अब संशोधित लागत विवरण में दर्शाए गए हैं।</p> <p>दो अतिरिक्त सीएटी 1500 केवीए/1200 केडब्ल्यूएच डीजी सैट कुल रु 3 करोड़ की लागत से दिसम्बर 2008 में प्राप्त और पूंजीकृत किए गए थे। वर्ष 2009 से 2011 के लिए दो डीजी सैट हेतु अनुरक्षण प्रभार उसपर प्रोद्भूत किए जाने वाले अनुमानित अतिरिक्त राजस्व के आधार पर मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में शामिल किया गया है।</p>																								
<p>(ग). इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 के अनुच्छेद सं. 12 (ix) (घ) द्वारा वर्ष 2006 से 2007 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा अनुमानित उपस्कर चालन लागत वास्तविक व्यय के सत्यापन की शर्त पर स्वीकृत किया गया था। इसलिए, जीटीआईपीएल बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के ब्यौरे के साथ वर्ष 2006, 2007 और 2008 के वास्तविक आंकड़े भेजें।</p>	<p>बिजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के ब्यौरे के साथ प्रहसित टीईयू के साथ वर्ष 2006-08 के वास्तविक आंकड़े नीचे दिए गए हैं:-</p> <p style="text-align: right;">रु लाखों में</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>प्रहसित टीईयू</td> <td>387,873</td> <td>1,178,415</td> <td>1,520,776</td> </tr> <tr> <td>बिजली लागत (रु)</td> <td>541</td> <td>1,112</td> <td>1,852</td> </tr> <tr> <td>ईंधन लागत (रु)</td> <td>631</td> <td>923</td> <td>1,185</td> </tr> <tr> <td>मरम्मत और अनुरक्षण (रु)</td> <td>393</td> <td>1,026</td> <td>1,371</td> </tr> <tr> <td>जोड़</td> <td>1,565</td> <td>3,061</td> <td>4,408</td> </tr> </tbody> </table>		2006	2007	2008	प्रहसित टीईयू	387,873	1,178,415	1,520,776	बिजली लागत (रु)	541	1,112	1,852	ईंधन लागत (रु)	631	923	1,185	मरम्मत और अनुरक्षण (रु)	393	1,026	1,371	जोड़	1,565	3,061	4,408
	2006	2007	2008																						
प्रहसित टीईयू	387,873	1,178,415	1,520,776																						
बिजली लागत (रु)	541	1,112	1,852																						
ईंधन लागत (रु)	631	923	1,185																						
मरम्मत और अनुरक्षण (रु)	393	1,026	1,371																						
जोड़	1,565	3,061	4,408																						
<p>(व). रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी:</p> <p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में स्वीकृत नहीं किया जाएगा। जीटीआईपीएल द्वारा यथा सहमत, जेएनपीटी के साथ जीटीआईपीएल द्वारा हस्ताक्षरित लाइसेंस करार में भी प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अस्वीकार्यता से संबंधित विशेष प्रावधान दिया गया है।</p>	<p>जेएनपीटी के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार, जीटीआई सरकारी नीति के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए लागतों में रॉयल्टी लागू नहीं कर सकता। तथापि, लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा टीईयू विचाराधीन वर्षों अर्थात् 2009, 2010 और 2011 में क्रमशः 735, 000, 950, 000 और 1,200,000 है। जीटीआई ने अपने प्रचालन के तीसरे वर्ष में 1,300,000 टीईयू से अधिक मात्रा अर्जित की है।</p> <p>जेएनपीसीटी कोई रॉयल्टी अदा करने के लिए जिम्मेदार नहीं है। एनएसआईसीटी जेएनपीटी को प्रति टीईयू रॉयल्टी अदा करता है जो</p>																								

2005 तक लागत में पूर्ण पास-थू रूप में और वर्ष 2005 के बाद आशिक पास-थू रूप में स्वीकृत किया गया है। यह अपील की गई है कि ऐसे भारी अवसंरचनात्मक निवेशों वाले जीटीआई जैसे नए टर्मिनल प्रचालक के जेएन पत्तन में अन्य पड़ोसी टर्मिनलों के साथ समान और अच्छे प्रचालन संबंध होने चाहिए।

हमारे प्रारंभिक प्रहस्ताव में हमने न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात से अधिक मात्राओं के लिए भूस्वामी पत्तन को अतिरिक्त रॉयल्टी अदा करने के लिए कुशलता लाभ लागू किया है। उच्चतर उत्पादकता के साथ हमारी प्रचालन कुशलता के कारण, ट्रेड को 24 प्रतिशत की मात्रा वृद्धि का लाभ हुआ है। जीटीआई ने न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात की अपेक्षा उच्चतर मात्राओं के प्रहस्तन द्वारा जेएन पत्तन की मौजूदा क्षमता में जोड़ा है।

वर्ष 2009 से 2011 के लिए पहले प्रस्तुत किए गए विवरणों में, हमने न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात पर देय अतिरिक्त रॉयल्टी की सीमा तक लागत रूप में रॉयल्टी पर विचार किया था क्योंकि यह एक कुशलता लाभ है। यदि लागत का यह मुख्य तत्व प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकृत नहीं किया जाता है तो कुशलता में सुधार पर टर्मिनल प्रचालकों के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं होगा क्योंकि वे उपर्युक्त प्रतिलाभ से विषयित हो जाएंगे।

जीटीआई के उपर्युक्त मतों के बावजूद, टीएएमपी की सलाह से भिन्न हमने संशोधित लागत विवरणों में रॉयल्टी के तत्व को अलग रखा है।

तथापि, हम प्राधिकरण से हमारे मतों पर पुनर्विचार करने और रॉयल्टी को पास-थू रूप में स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

(vi). उपरकर किराया प्रभार:

अनुमानित ट्रैक्टर किराया प्रभारों के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित भेजें:-

(क). जीटीआईपीएल द्वारा प्रोद्भूत वर्ष 2006 से 2008 के वास्तविक ट्रैक्टर किराया प्रभार अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में सत्यापन के लिए भेजें। इस संबंध में, आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 के अनुच्छेद 12 (x) (क) का अवलोकन करें।

वर्ष 2006-08 के दौरान प्रहस्तित टीईयू के साथ प्रोद्भूत ट्रैक्टर किराया प्रभार और अगस्त 2006 में प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित अनुमान नीचे दिए गए हैं:-

रु 10 लाखों में

	2006	2007	2008	Total
अनुमानित	656	1,551	1,925	4,132
वास्तविक	592	1,679	2,158	4,429
अनुमानित टीईयू	411,600	930,000	1,105,000	24,46,600
वास्तविक टीईयू	387,873	1,178,415	1,520,776	3,087,064

उपर्युक्त से यह देखा जा सकेगा कि समग्र रूप से, वास्तविक व्यय अनुमान से 7 प्रतिशत अधिक था।

(ख). कंटेनरों के बीच संचलन के लिए वर्ष 2009-2011 के लिए ट्रैक्टर किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित दरों हेतु दस्तावेजी साक्ष्य भेजें:-

- कंटेनर यार्ड से रेल और
- अंतर टर्मिनल रथानांतरण

(ग). जीटीआईपीएल अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए अनुमानित थ्रुपुट के 12 प्रतिशत पर विचार करने का आधार बताएं।

2009-2011 के अनुमान प्राप्त बजटीय कोटेशन पर आधारित है। जीटीआईपीएल ने उद्धरण की प्रति भेजी है।

अंतर-टर्मिनल रथानांतरण मुख्य रूप से पोतांतरण के लेखा पर किया जाता है जोकि कुल थ्रुपुट का 3 प्रतिशत है और आईटीआरएवओ (अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन) के लेखा पर भी जो कुल थ्रुपुट का 9

<p>(घ). जीटीआईपीएल ने यार्ड से रेल के बीच संचलन के लिए अनुमानित थुपुट के 26 प्रतिशत पर विचार किया है जबकि जीटीआईपीएल द्वारा भेजा गया आय परिकलन यार्ड से रेल के बीच संचलन के लिए अनुमानित थुपुट के लगभग 16 प्रतिशत प्रहस्तन से होने वाली आय ती गई है।</p> <p>(ङ). जेनसैट किराया प्रभारों और अतिरिक्त डीजी सैट किराया प्रभारों के लिए अनुमानित व्यय का दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित गणनाओं के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>प्रतिशत है।</p> <p>वर्ष 2009–2011 के लिए आय की विस्तृत गणना भेजी गई है। यार्ड से रेल गतिविधि के लिए होने वाली प्रहस्तन आय के लिए सुविचारित थुपुट 294,898 टीईयू (सामान्य कटेनर 284,965, जोखिमपूर्ण 9,907 और ओडीसी – 26) है जोकि 1,200,000 के कुल थुपुट का 24.5 प्रतिशत है और शेष थुपुट के लिए आय मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन से राजस्व में सुविचारित की गई है।</p>
<p>(vii). पट्टा किराये:</p> <p>(क). जीटीआईपीएल पुष्टि करे कि पट्टा किरायों के अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p> <p>(ख). पट्टे पर दिया गया क्षेत्र दर्शाते हुए अनुमानित पट्टा किराये की विस्तृत गणनाएं और सुविचारित दर प्रति वर्ग मीटर विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भेजें।</p>	<p>हाँ।</p> <p>जीटीआईपीएल द्वारा भेजी गई गणनाएं केवल भूमि तथा अन्य परिसंपत्तियों की विभिन्न श्रेणियों के लिए पट्टा किरायों का व्यौरा दर्शाता है।</p>
<p>(viii). बीमा:</p> <p>(क). वर्ष 2009 से 2011 के लिए अनुमानित बीमा लागत का वर्ष 2008 के दौरान बीमा कम्पनी (कम्पनियों) को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में औचित्य बताएं। बीमा कम्पनी (कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रति भेजें। जीटीआईपीएल दस्तावेजी साक्ष्य के साथ वर्ष 2008 के बीमा लागत को वैध ठहराएं।</p> <p>(ख). वर्ष 2008 के लिए अनुमानित बीमा लागत, वर्ष 2008 के दौरान परिसंपत्तियों के संवर्धनों के बावजूद, वर्ष 2007 के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में 11 प्रतिशत तक कम दिखाई देता है।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने 01–04–2007 से 14–07–2009 अवधि के लिए आईसीआईसीआई लोम्बार्ड से करवाए गए बीमा की प्रतियां भेजी हैं।</p> <p>वर्ष 2009 से 2011 के लिए अनुमानित लागत में वृद्धि पूँजी के प्रस्तावित इंफ्यूजन के अनुसार है।</p> <p>वर्ष 2008 में निम्नतर व्यय बीमा कम्पनियों के साथ वैश्विक स्तर पर हमारे ग्रुप फाइनेंस द्वारा बातचीत के कारण है।</p>
<p>(ix). अन्य व्यय:</p> <p>वर्ष 2008–2011 के लिए अनुमानित अन्य व्ययों का अन्य व्यौरों और अन्य व्ययों के अधीन सुविचारित सूचीबद्ध मदों की गणनाओं के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 के लागत व्यौरे भेजे हैं। वर्ष 2009–2011 के लिए अनुमानित अन्य व्यय 4.6 प्रतिशत पर वृद्धि कारक लागू करने के बाद है।</p>
<p>(x). तकनीकी सेवाएं शुल्क:</p> <p>अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण में, वर्ष 2006 से 2008 तक तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) संबंधी व्यय अनुमानित नहीं कियागया था और ऐसे करार की मौजूदगी प्रकट भी नहीं की गई थी। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित प्रेषित/स्पष्ट करें—</p> <p>(क). वर्ष 2008 से 2011 तक के लिए टीएसएफ व्यय का अब अनुमान लगाने का कारण।</p> <p>(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खड़ 2.8.2 के अधीन यथा अपेक्षित 'आर्म लैथ रिलेशनशिप' की यार्डस्टिक लागू करते हुए सभी विचाराधीन वर्षों के लिए अनुमानित टीएसएफ की उपयुक्तता।</p> <p>(ग). टीएसएफ के भुगतान के लिए करार की प्रति।</p> <p>(घ). निम्नलिखित दस्तावेज के प्रत्येक की प्राप्ति:</p> <p>(ः). वर्ष 2008 के लिए टीएसएफ हेतु रानदी</p>	<p>जीटीआईपीएल ने निम्नलिखित के साथ सेवा करार पर हस्ताक्षर करने के अपने निर्णय के संबंध में सितम्बर 2008 में पारित बोर्ड संकल्प की प्रतिलिपि भेजी है—</p> <p>(क). एपीएम टर्मिनल और ग्रुप कम्पनियां जीटीआईपीएल को 2.4 मिलियन अमेरिकी डॉलर एवं करार तक अनुमानित शुल्क पर प्रचालनों, इंजीनियरिंग, एक्वार, रवास्था, रक्षा, सुरक्षा, पर्यावरण, परियोजना सलाह आदि पर सेवाएं प्रदान करेंगी।</p> <p>(ख). कटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड और ग्रुप कम्पनियां जीटीआईपीएल को रु0 1.5 करोड़ तक के अनुमानित शुल्कों पर रेलवे,</p>

	<p>लेखाकार से अस्थाई कर लेखापरीक्षा प्रमाणपत्र।</p> <p>(ii). वर्ष 2008 के लिए टीएसएफ का प्रेषण स्थापित करने वाले दस्तावेज।</p>															
	<p>आईसीडी, परियोजनाओं, प्रचालनों, इंजीनियरिंग आदि पर सेवाएं प्रदान करेंगी।</p> <p>जीटीआईपीएल ने निम्नलिखित दस्तावेज भेजे हैं:-</p> <p>(i). जीटीआईपीएल को समर्थन सेवाओं की प्रकृति में अंतर-समूह सेवाओं पर परामर्शदाता की जुलाई 2008 की विस्तृत रिपोर्ट की प्रतिलिपि।</p> <p>(ii). टीएसएफ के भुगतान के लिए करार की प्रतिलिपि।</p> <p>(iii). मार्च 2008 को समाप्त वित्तीय वर्ष के लिए कर लेखापरीक्षा रिपोर्ट की प्रतिलिपि।</p> <p>(iv). भुगतान वाउचर और बिल की प्रतिलिपियां।</p>															
<p>(xi). उपरिव्यय:</p> <p>(क). जीटीआईपीएल प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों की सूची बनाएं और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन विस्तृत गणनाएं भेजें।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 के लागत व्यौरे भेजे हैं। वर्ष 2009-2011 के अनुमानित उपरिव्यय 2009 की वृद्धि दर के आधार पर 15 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के बाद हैं। गणना पत्रक उपलब्ध करवाया गया है।</p> <p>जीटीआईपीएल ने 2006, 2007 और 2008 के अपेक्षित व्यौरे भेजे हैं। वर्ष 2006-08 के लिए अनुमानित और वास्तविक व्यय नीचे तालिकावद्वय किए गए हैं:-</p>															
	<table border="1" data-bbox="637 754 1150 872"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अनुमानित</td> <td>1,970</td> <td>2,463</td> <td>2,517</td> <td>6,950</td> </tr> <tr> <td>वास्तविक</td> <td>1,686</td> <td>2,331</td> <td>3,346</td> <td>7,363</td> </tr> </tbody> </table> <p>उपर्युक्त से देखा जा सकेगा कि समग्र रूप में, वास्तविक व्यय अनुमानों से लगभग 6 प्रतिशत ज्यादा था।</p>		2006	2007	2008	Total	अनुमानित	1,970	2,463	2,517	6,950	वास्तविक	1,686	2,331	3,346	7,363
	2006	2007	2008	Total												
अनुमानित	1,970	2,463	2,517	6,950												
वास्तविक	1,686	2,331	3,346	7,363												
<p>(ग). (i). 'सामान्य उपरिव्यय' के अधीन सुविचारित मदों की सूची बनाएं।</p> <p>(ii). जीटीआईपीएल विचाराधीन सभी वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन व्यय का अनुमान लगाने के लिए विस्तृत गणनाएं भेजें।</p> <p>(घ). आईटी लाइसेंसों संबंधी अनुमानित व्यय अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान इस शर्त के अधीन वर्ष 2006 से 2008 के लिए पास-थू रूप में स्वीकृत किया गया था कि जीटीआईपीएल अपने प्रशुल्क की अनुवर्ती समीक्षा में दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा साक्षित इस व्यय का औधित्य बताएगा। इस संबंध में, आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 के अनुच्छेद 12 (xv) का अवलोकन करें। जीटीआईपीएल वर्ष 2006 से 2008 के आईटी लाइसेंसों के लिए प्रोद्भूत वास्तविक व्यय के दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित व्यौरे भेजें।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 के लिए व्यय के भदवार व्यौरे भेजे हैं। वर्ष 2009-2011 के लिए अनुमानित सामान्य उपरिव्यय वृद्धि कारक लागू करने के बाद हैं।</p> <p>लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट वर्ष 2006 और 2007 के लिए और मसौदा वार्षिक लेखा में यथा निर्दिष्ट वर्ष 2008 के लिए लाइसेंस शुल्क सहित आईटी पर प्रोद्भूत वास्तविक व्यय नीचे दिए गए हैं। प्रोद्भूत व्यय विभिन्न सेवा प्रदाताओं के साथ हुए करारों के अनुसार है।</p>															
	<table border="1" data-bbox="637 1362 1229 1440"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>22,472,928</td> <td>37,509,388</td> <td>67,353,980</td> </tr> </tbody> </table> <p>राशि भारतीय रूपयों में</p>		2006	2007	2008		22,472,928	37,509,388	67,353,980							
	2006	2007	2008													
	22,472,928	37,509,388	67,353,980													

(ख). अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण के दौरान, जीटीआईपीएल ने अपनी सुविधाओं में लगभग रु 907 करोड़ के निवेशों का अनुमान लगाया था। वर्ष 2006 और 2007 के वार्षिक लेखों से देखा जा सकता है कि जीटीआईपीएल ने वर्ष 2007 के अंत तक लगभग रु 961.76 करोड़ (रु 43.57 करोड़ का खुला सकल प्रखंड + वर्ष 2006 में रु 753.32 करोड़ के संवर्धन + वर्ष 2007 में रु 164.87 करोड़ के संवर्धन) का निवेश किया था। इस परिप्रेक्ष्य में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित भेजे:—

(i). वर्ष 2008 में रु 156 करोड़ और वर्ष 2009 के दौरान रु 111 करोड़ के प्रस्तावित निवेश का औचित्य बताएं।

(ii). जीटीआईपीएल पुष्टि करें कि क्या प्रस्तावित निवेश एलए के प्रावधानों के अनुसार है।

(ग). वर्ष 2008 के दौरान प्रस्तावित सकल प्रखंड में संवर्धनों के संदर्भ में, जीटीआईपीएल किए गए वास्तविक संशोधनों के ब्यौरे और उन संवर्धनों के संबंध में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।

संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2008 और 2009 में निवेश क्रमशः रु 84 करोड़ और रु 270 करोड़ है। पहले प्रतिवेदित आंकड़ों में बदलाव वर्ष 2008 के आंकड़ों से सीमाशुल्क तत्व को अलग रखने और 2005 के दिशानिर्देशों के आधार पर 2008 के सर्वोत्तम क्षमता दिशानिर्देशों से पद्धति के बदलाव के कारण हैं।

हाँ।

जीटीआईपीएल ने कार्यपूर्ण प्रमाणपत्रों की प्रतियाँ भेजी हैं। ये व्यौरे निम्नवत् हैं:—

कार्य की प्रकृति	करार मूल्य	31/12/2008 को पूर्ण हुए कार्य का मूल्य
पेवमेंट्स, सर्विस और प्रशिक्षण प्लेटफार्म	रु0105.30 करोड़	रु0 31.00 करोड़
मृदा सुधार कार्य	रु0 9.5 करोड़	रु0 6.54 करोड़
स्टेंड-बाइ जनरेटर	रु0 4.358 करोड़	रु0 3.787 करोड़
बिजली संस्थापन	रु0 9.75 करोड़	रु0 9.20 करोड़
जोड़	रु0 128.906 करोड़	रु0 50.527 करोड़

लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे वर्ष 2008 के दौरान लगभग रु0 85 करोड़ के सकल प्रखंड में संवर्धन का समर्थन करते हैं।

(घ). वर्ष 2009 के दौरान सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों को दस्तावेजी प्रमाण से समर्थित करें और इन प्रस्तावित निवेशों की वर्तमान स्थिति भी भेजें।

जीटीआईपीएल ने दस्तावेजी साक्ष्य के साथ निम्नलिखित व्यौरे भेजे:—

कार्य की प्रकृति	केपेक्स 09	करार मूल्य	दस्तावेजी तारीख	स्थिति
दत्तेविद्युक्त सम्पादन घरण ॥	8780 लाख	8780 लाख	करार प्रति	कार्य 2009 में पूरा किया जाएगा
2 एसटीएस क्रेने	6316 लाख	6316 लाख	करार प्रति	फरवरी 09 में पूर्जीकृत
परियोजना परामर्श सेवा	317 लाख	317 लाख	करार प्रति	2009 में पूर्ण
परियोजना परामर्श सेवा घरण ॥	531 लाख	531 लाख	करार प्रति	2009 में पूर्ण
11 अस्ट्रोजी	7871 लाख	7871 लाख	करार प्रति	2009 में पूर्ण
20 स्मैर्डर	1209 लाख	1209 लाख	करार प्रति	जनवरी 09 में पूर्जीकृत
ट्रायरपी और डाटा प्रिक्षिया	712 लाख	बजट केपेक्स		पुरस्तापन
सीच स्टेक्स	422 लाख	बजट केपेक्स	बजटीय उद्दरण	एलए के अनुसार अनिवार्य
आतो हेलस	266 लाख	बजट केपेक्स	बजटीय उद्दरण	एलए के अनुसार अनिवार्य
जोड़	26426 लाख	38035 9 लाख		

(ङ). वर्ष 2008 और 2009 के दौरान प्रस्तावित निवेशों में पुनःदावाकृत क्षेत्र के पेवमेंट के लिए रु 35.49 करोड़ और रु 77.75 करोड़ प्रत्येक के निवेश बताए गए हैं। जीटीआईपीएल स्पष्ट करें कि क्या पुनःदावाकृत भूमि का पेवमेंट एलए के प्रावधानों के अनुसार अनिवार्य है। सर्वोत्तम घाट क्षमता के संदर्भ में पहले से उपलब्ध अधिशेष यार्ड क्षमता को मद्देनजर रखते हुए निवेश का औचित्य बताएं।

वर्ष 2008 में रु 38 करोड़ के वास्तविक निवेश में रिक्लमेशन संबंधी रु 6.5 करोड़ और वर्ष 2008 में पेवमेंट संबंधी शेष रु 31.5 करोड़ शामिल हैं। वर्ष 2009 में पेवमेंट संबंधी रु 73.55 करोड़ और मृदा सुधार संबंधी रु 2.95 करोड़।

ये निवेश लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुपालन में किए गए हैं। इस प्रस्ताव के साथ संलग्न लागत, विवरण टीएएमपी के 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया गया है।

		अतिरिक्त क्षेत्र का उपयोग मुख्य रूप से स्टेकिंग ऊंचाई को मौजूदा 5 उच्च से कम कर सुगम प्रचालनों के लिए उपयुक्त स्तर पर लाने के लिए किया जाएगा।
	<p>(च). जीटीआईपीएल ने बताया है कि उसने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध—I के खंड 4.1 के अनुसार लागत विवरण में नियोजित पूँजी पर विचार किया है। ऐसे सुविचारित नियोजित पूँजी वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹0 1107.17 करोड़ है। ₹0 1107.17 करोड़ की राशि में वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट 31 दिसम्बर 2007 को ₹0 474.99 करोड़ सिविल लागत और वर्ष 2008 के दौरान ₹0 56.81 करोड़ और वर्ष 2009 के दौरान ₹0 110.84 करोड़ के सिविल लागत में प्रस्तावित संवर्धन शामिल हैं। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करें:-</p> <p>(i). 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध—I के खंड 4.1 के अनुसार, सिविल निर्माण लागत की गणना के लिए प्रतिमानक अधिकतम क्षमता अर्जित करने के लिए सिविल परिसंपत्तियों के निर्माण के लिए पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार है। जैसाकि एलए के परिशिष्ट-13 में देखा जा सकता है, सिविल कार्यों के विकास संबंधी परियोजना लागत पत्तन न्यास (जे.एन.पी.टी) द्वारा ₹0 334.6 करोड़ पर अनुमानित की गई है। ऐसी स्थिति में, जे.एन.पी.टी द्वारा अनुमानित ₹0 334.6 करोड़ की वजाय सिविल लागत के लिए 31 दिसम्बर 2007 को ₹0 474.99 करोड़ की राशि पर विचार करने का औचित्य बताएं।</p> <p>(ii). 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक प्रचालनों के मानक स्तर के लिए अपेक्षित परिसंपत्तियों की लागत से इतर अतिरिक्त पूँजी लागत को मान्यता नहीं देता है। सिविल लागत भूस्वामी पत्तन द्वारा लगाए गए प्रारंभिक अनुमान तक सीमित की गई है। इस परिप्रेक्ष्य में, वर्ष 2008 के दौरान ₹0 56.81 करोड़ और वर्ष 2009 के दौरान ₹110.84 करोड़ के सिविल लागत में अनुमानित संवर्धनों का औचित्य बताएं।</p> <p>(ii). कार्य पूँजी: जीटीआईपीएल यह दर्शाने के लिए गणनाएं भेजे कि वर्ष 2006 से 2008 के दौरान विविध देनदारियों के रूप में सुविचारित राशि, वस्तुसूची, कार्यपूँजी के रूप में पट्टा किरायों का पूर्व भुगतान और शेष रोकड़ मार्च 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।</p>	<p>जीटीआईपीएल ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित प्रस्ताव के साथ लागत विवरण भेजा है।</p>
		<p>2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार कार्य पूँजी पर पहुँचने के समय विविध देनदारियों को लेखा में नहीं लिया जाता है।</p> <p>वस्तुसूची (भारी पुर्जों से इतर) 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार वास्तविक के न्यूनतम और भंडारों (ईंधन के अंलावा) के छह माह के औसत उपभोग पर लेखांकित की गई है।</p> <p>जीटीआईपीएल (लाइसेंस करार के अनुसार) जे.एन.पी.टी को एक वर्ष पहले पट्टा किराया अदा करता है और यही राशि पट्टा किराये के पूर्व-भुगतान के अधीन प्रतिवेदित की गई है।</p> <p>रोकड़ शेष वास्तविक रोकड़ शेष अथवा एक माह के रोकड़ व्ययों के न्यूनतम, 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार जो भी कम हो, पर सुविचारित किया गया है।</p>
6.	अन्य विन्दु:	<p>(i). कुशलता लाभ के लिए जीटीआईपीएल का दावा अगस्त 2006 में इसके प्रशुल्क के निर्धारण के समय खंड 2.4.1 के अनुसार, लागत कटौती के रूप में कुशलता तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क वैधता चक्र में अर्जित पूर्व निष्पादन की औसत से तुलना</p>

<p>जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए अनुमान की तुलना में वर्ष 2007 और 2008 के दौरान अर्जित प्रतिवेदित उच्चतर यातयात मात्रा पर आधारित है। यह नोट किया जाए कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 कुशलता सुधार के कारण अर्जित लागत कटौती के लिए प्रचालक को पुरस्कृत करने से संबंधित है। जीटीआईपीएल मार्च, 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार अपने अनुमानों पर पुनर्विचार करे, यदि ऐसा बांधित हो।</p>	<p>करते हुए मापी जा सकती है। 2006-2008 का चक्र प्रथम प्रचालन चक्र होने के नाते, पूर्व चक्र के संदर्भ में परिगणित नहीं किया जा सकता।</p>	
<p>(ii). जीटीआईपीएल ने संप्रेषित किया है कि उपस्कर्तों के आयातों के लिए पहले जीटीआईपीएल पर प्रदत्त ईओयू हैसियत निर्यात संवर्धन महानिदेशालय द्वारा वापस ली गई है। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित प्रेषित / स्पष्ट करें—</p> <p>(क). प्रस्ताव के साथ संलग्न दस्तावेजों (अनुबंध xv) में जीटीआईपीएल को प्रदान की गई ईओयू हैसियत को वापस लेने वाले निर्यात संवर्धन महानिदेशालय के पत्र दिनांक 11 जनवरी 2008 की प्रति शामिल है। तथापि, निदेशालय के बोर्ड के कार्यवृत्त की प्रति संलग्न नहीं पाई गई है। जीटीआईपीएल कार्यवृत्त की प्रति भेजें।</p> <p>(ख). ईओयू हैसियत वापिस लिए जाने के कारण बताएं।</p> <p>(ग). ईओयू हैसियत की वापसी के आधार पर, जीटीआईपीएल ने तत्संबंधी परिसंपत्तियों पर सीमाशुल्क डयूटी तत्व को पूंजीकृत किया है। तथापि, जीटीआईपीएल ने यह दर्शाने के लिए कोई दस्तावेजी प्रमाण नहीं दर्शाए हैं कि इसने सीमाशुल्क डयूटी का भुगतान किया है। इसके अलावा, यह देखा गया है कि माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय ने आदेश दिनांक 28 अगस्त 2008 द्वारा निर्यात संवर्धन महानिदेशालय द्वारा पारित आदेश दिनांक 13 नवम्बर 2007 के प्रचालन पर रोक लगा दी थी। इस परिस्थिति में, सीमाशुल्क डयूटी के पूंजीकरण का औचित्य बताएं।</p> <p>(घ). माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 28 अगस्त 2008 में जीटीआईपीएल को 13 नवम्बर 2007 के बाद अथवा यिलयरेस और सभी भावी क्लियरेस के बाद लंबित रहने तक सभी निकासित सामानों के लिए ईपीसीजी योजना के तहत लाइसेंस के लिए आवेदन करने की अनुमति दी थी। जीटीआईपीएल इस संबंध में हुई प्रगति के बारे में बताएं।</p>	<p>इसके साथ प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरणों में, पहले सुविचारित सीमाशुल्क डयूटी को नियोजित पूंजी से अलग रखा गया है।</p>	
<p>ग.</p>	<p>दरमान:</p>	
<p>(i).</p>	<p>जीटीआईपीएल में मौजूदा प्रशुल्क पर 21.03 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए जीटीआईपीएल ने अपना प्रस्तावित दरमान निरूपित किया है। इस बढ़ोतरी का औचित्य बताते हुए उपयोक्ताओं को होने वाले उत्पादकता सुधारों के लाभ को सूचीबद्ध करें।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में, प्रस्तावित वृद्धि 4.92 प्रतिशत है। तथापि, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा 25 फेरे प्रति घंटा के प्रतिमानक के विपरीत, 2008 के लिए औसत फेरे प्रति घंटा 26.02 होता है। जीटीआई का लक्ष्य 40 फेरे प्रति घंटा अर्जित करना है।</p>
<p>(ii).</p>	<p>जीटीआईपीएल सामान्य कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों, पोतातरण कंटेनरों, जोखिमपूर्ण और अति-आयामीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविचारित लागत तत्व मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार है और वर्तमान जीटीआई प्रशुल्क प्रस्तावित वृद्धि प्रतिशतों पर विचार करने के बाद है।</p>	
<p>(iii).</p>	<p>सुविचारित लागत तत्वों के साथ यही गणना हैच</p>	

	कवरों, रिस्टोरेंज, शट आउट, भंडारण और अन्य सेवाओं के लिए सेवाओं हेतु प्रस्तावित प्रभार के लिए भेजें।	सेवाओं हेतु सुविधारित लागत तत्व मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार है और वर्तमान जीटीआई प्रशुल्क प्रस्तावित वृद्धि प्रतिशतों पर विचार करने के बाद है।
(iv).	प्रस्तावित दरमान की अनुसूची 2 में निर्धारित पोतांतरण कंटेनरों के प्रभार स्लैब-वार दरों वाली मौजूदा पद्धति के विपरीत लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए एकल दर निर्धारित करने के लिए समेकित किए गए हैं। जीटीआईपीएल एकल दर निर्धारित के पीछे का आधार बताएं। उक्त युक्तिकरण से होने वाली अतिरिक्त वित्तीय विवेका परिमाणित करें और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए गणनाएं भेजें।	टीएरएन्सी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार योतांतरण कंटेनरों को कोई अतिरिक्त रियायत प्रदान करना अनिवार्य नहीं था। तथापि, जीटीआई ने अपने 2006 के प्रस्ताव में ट्रेड को अतिरिक्त सुविधा के रूप में टीपी कंटेनरों को अतिरिक्त रियायत प्रदान की थी। तथापि, यह देखा गया है कि ट्रेड ने जीटीआई द्वारा अनुमानित सीमा तक यह सुविधा प्राप्त नहीं की थी। उसके मद्देनजर, जीटीआईपीएल ने इस अतिरिक्त सुविधा को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, प्रस्तावित युक्तिकरण के कारण मुश्किल से कोई वित्तीय बोझ पड़ेगा।
(v).	जीटीआईपीएल ने यह कहते हुए खंड 8 के अधीन नई टिप्पणी सं. 3 शामिल की है कि प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रस्तावित प्रभारों में पैरामीटर निर्धारण अथवा मरम्मत और प्रशीतनों के खराबी का अनुरक्षण शामिल नहीं किया गया है। इस संबंध में, जीटीआईपीएल अनुमोदित प्रशुल्क की वसूली के विपरीत वर्तमान में उपलब्ध करवाई गई सेवाएं भेजें और प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित नहीं की गई सेवाओं को सूचीबद्ध करने की बजाय प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची भी बताएं।	जीटीआईपीएल की मौजूदा शर्त प्रशीतन करेक्शन उपलब्ध करवाते समय उपलब्ध नहीं करवाई गई सेवाओं का स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं करती थी। जीटीआईपीएल ने अब ट्रेड को सूचित करने का प्रस्ताव किया है कि प्रशीतनों के खराबी के मरम्मत और अनुरक्षण प्रस्तावित प्रशुल्क में शामिल नहीं है।
(vi).	जब जीटीआईपीएल ने वर्तमान दरों में 21.03 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि प्रस्तावित की है, सीमाशुल्क परीक्षा (प्रस्तावित दरमान का खंड 9 देखें।) के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार की प्रशुल्क मद संबंधी वर्तमान दर के लगभग 15 गुना वृद्धि का प्रस्ताव करने का कारण बताएं।	हमारे पूर्ववर्ती प्रस्ताव में अप्रत्याशित त्रुटि हो गई थी। वर्तमान दरे 4.92 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि के साथ संशोधित दरमान में वापस ली जा रही है।
(vii).	जीटीआईपीएल ने लॉक बिन्स के प्रहस्तन के लिए खंड 9 के अधीन नई प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है। इस संबंध में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित भेजें— (क). जीटीआईपीएल लॉक बिन्स के प्रहस्तन और उसके लिए वसूल किए गए प्रभारों संबंधी सेवाएं प्रदान करने के लिए वर्तमान व्यवस्था स्पष्ट करें। (ख). लागत ब्यौरों के साथ प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं। (ग). डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क रूप में दर प्रस्तावित करने का कारण। (घ). जीटीआईपीएल इस प्रशुल्क मद के अधीन प्रदान किए जाने के लिए प्रस्तावित सेवाओं की सूची बताए।	लॉक बिन्स प्रहस्तित किए जा रहे हैं क्योंकि हैच कवर बे के रास्ते प्रहस्तित किए जा रहे हैं। इस गतिविधि में क्यूसी द्वारा लॉक बिन (20' और 40') का प्रहस्तन, इसे घाट में रखना और इसे पोत पर लादना शामिल है। प्रभार बे के माध्यम से हैच कवर स्थानांतरण के समकक्ष वसूल किए जा रहे हैं। इस गतिविधि के लिए पृथक लागत ब्योरे व्यवस्थित नहीं किए गए हैं। तथापि, हैच कवरों के प्रहस्तन के लिए अकिन के नाते लॉक बिन्स का प्रहस्तन, हमने वही दर प्रस्तावित की है जो हैच कवरों पर लागू है, जोकि डॉलर मूल्यवर्गित है।
(viii).	जीटीआईपीएल ने सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा 'किसी अन्य प्रयोजन' के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभार खंड 9 के अधीन प्रस्तावित किए हैं। इस संबंध में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित प्रेषित करें— (क). 'प्रयोजन' जिसके लिए दर सूचीबद्ध किए जाने के लिए लागू होंगी। (ख). टर्मिनल के भीतर कंटेनरों के अतिरिक्त परिवहन के लिए प्रभार अलग से प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें। यह नोट करें कि टर्मिनल की	अतिरिक्त स्थानांतरण तब किया जाता है जब आईसीडी कंटेनर बिना ब्यौरों के आते हैं, पीओडी में बदलाव किया जाता है और श्रेणी में बदलाव किया जाता है; जैसे सामान्य से जोखिमपूर्ण आदि। प्रस्तावित दरमान में स्पष्ट रूप से उल्लिखित प्रत्येक स्थानांतरण के लिए पृथक दरें अब स्थानांतरण प्रभारों के लिए दरमान में अनावश्यक कॉम्पलेक्सटी

	सुविधा के लिए किए गए ऐसे परिवहन, यदि कोई हो, के लिए प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते।	से बचने के लिए टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण के लिए अथवा 'किसी अन्य प्रयोजन' के लिए कंटेनरों के स्थानांतरण हेतु प्रभार नामक एकल शीर्ष के अधीन इकट्ठा की गई है।																																																		
(ix).	जीटीआईपीएल ने ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन से होने वाली आय का अनुमान नहीं लगाया है। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क भद्र 'ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन' के अधीन प्रस्तावित घाट क्रेन के अभिग्रहण के लिए ₹ 450000/- प्रति घंटे की दर प्रस्तावित करने का कारण लागत ब्यारों द्वारा समर्थित प्रस्तावित दर के लिए औचित्य के साथ स्पष्ट करें।	परिस्थितियाँ जब टर्मिनलों के भीतर कंटेनरों का अतिरिक्त परिवहन जरूरी हो जाता है, उपर्युक्त (क) के नीचे दी गई है। टर्मिनल की सुविधा के लिए किए गए अतिरिक्त परिवहन, यदि किया जाता है, के लिए प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। जीटीआईपीएल ने इस प्रभारों को संशोधित प्रस्ताव में शामिल नहीं किया है।																																																		
(x).	जीटीआईपीएल ने उपयोक्ता की गलती के कारण पोत के अतिविराम के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की वसूली का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रभारों का उपयोक्ताओं पर आरोप्य कारणों से पोत के अतिविराम के कारण प्रचालक को होने वाले राजस्व के नुकसान के साथ औचित्य बताए।	उपयोक्ता की गलती के कारण घाट पर किसी पोत के अतिविराम से घाट साइड और भूमि साइड में प्रचालन कुशलता प्रभावित होती है और साथ ही प्रचालन समय खर्च होता है। यह प्रस्ताव पोतों के अतिविराम के कारण जीटीआई को मिलने वाले अवसर के नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए है। 25 फेरे प्रति घंटा प्रति क्रेन की दर पर विचार करते हुए, 276 टीईयू के लिए राजस्व 8 क्रेनों के लिए है। ₹ 500/- प्रति टीईयू के राजस्व अंशदान पर, पोत के अतिविराम से प्रति घंटा राजस्व नुकसान लगभग ₹ 138,000 है। ऐसी प्रचालन रुकावटों को दंडित करने के लिए, प्रभार 1 घंटे के बाद प्रचालनों के पूरा होने के बाद वर्धमान अभिग्रहण के लिए ₹ 2,00,000 प्रति घंटा का प्रस्ताव किया गया है।																																																		
(xi).	<p>कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के लिए विराम समय प्रभारों संबंधी खंड 10 में, जीटीआईपीएल ने या तो निःशुल्क दिवसों की संख्या कम की है अथवा वर्तमान दर ढाँचे से निःशुल्क भंडारण दिवस पूरी तरह से हटा दिए हैं—</p> <p>(क). निःशुल्क दिवसों को कम करने/समाप्त करने के कारण विराम समय विश्लेषण स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). निःशुल्क भंडारण दिवसों को कम करने/समाप्त करने के कारण वित्तीय बोझ परिमाणित करें और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए विस्तृत गणना भेजें।</p>	<p>पुनर्विचार करने पर, जीटीआई ने लदे हुए आयातों और नियर्यातों के लिए निःशुल्क दिवसों को बढ़ाने का निर्णय लिया है जैसाकि नीचे दिया गया है। अन्य मामलों में, जीटीआई वर्तमान स्तर से निःशुल्क दिवसों को कम करना चाहता है क्योंकि वर्तमान विराम समय निःशुल्क दिवसों की उपलब्ध संख्या की अपेक्षा बहुत कम है। यह पड़ोसी टर्मिनल के बराबर भी है जैसाकि नीचे तालिकाबद्द किया गया है—</p>																																																		
		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>वर्तमान</th> <th>शर्माना</th> <th>यथा प्रस्तावित</th> <th>यथा प्रस्तावित</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>जीटीआई</td> <td>एनएसआईसीटी</td> <td>प्रस्तुत करने की तारीख 14.10.08</td> <td>प्रस्तुत करने की तारीख 14.10.08</td> <td>संशोधित दरमान में</td> </tr> <tr> <td>लदे हुए आयात</td> <td>3 दिन</td> <td>3 दिन</td> <td>3 दिन</td> <td>3 दिन</td> </tr> <tr> <td>लदे हुए नियर्यात</td> <td>3 दिन</td> <td>7 दिन</td> <td>3 दिन</td> <td>7 दिन</td> </tr> <tr> <td>आयात/नियर्यात/खाली</td> <td>3 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>3 दिन</td> </tr> <tr> <td>आईसीडी लदे हुए/आयात नियर्यात – रेल द्वारा</td> <td>15 दिन</td> <td>7 दिन</td> <td>3 दिन</td> <td>10 दिन</td> </tr> <tr> <td>टीपी – लदे हुए</td> <td>30 दिन</td> <td>7 दिन</td> <td>7 दिन</td> <td>7 दिन</td> </tr> <tr> <td>टीपी – खाली</td> <td>15 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>0 दिन</td> </tr> <tr> <td>शटआउट – लदे हुए और खाली</td> <td>0 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>0 दिन</td> </tr> <tr> <td>नार को वापिस</td> <td>3 दिन</td> <td>3 दिन</td> <td>0 दिन</td> <td>3 दिन</td> </tr> </tbody> </table>		वर्तमान	शर्माना	यथा प्रस्तावित	यथा प्रस्तावित	जीटीआई	एनएसआईसीटी	प्रस्तुत करने की तारीख 14.10.08	प्रस्तुत करने की तारीख 14.10.08	संशोधित दरमान में	लदे हुए आयात	3 दिन	3 दिन	3 दिन	3 दिन	लदे हुए नियर्यात	3 दिन	7 दिन	3 दिन	7 दिन	आयात/नियर्यात/खाली	3 दिन	0 दिन	0 दिन	3 दिन	आईसीडी लदे हुए/आयात नियर्यात – रेल द्वारा	15 दिन	7 दिन	3 दिन	10 दिन	टीपी – लदे हुए	30 दिन	7 दिन	7 दिन	7 दिन	टीपी – खाली	15 दिन	0 दिन	0 दिन	0 दिन	शटआउट – लदे हुए और खाली	0 दिन	0 दिन	0 दिन	0 दिन	नार को वापिस	3 दिन	3 दिन	0 दिन	3 दिन
	वर्तमान	शर्माना	यथा प्रस्तावित	यथा प्रस्तावित																																																
जीटीआई	एनएसआईसीटी	प्रस्तुत करने की तारीख 14.10.08	प्रस्तुत करने की तारीख 14.10.08	संशोधित दरमान में																																																
लदे हुए आयात	3 दिन	3 दिन	3 दिन	3 दिन																																																
लदे हुए नियर्यात	3 दिन	7 दिन	3 दिन	7 दिन																																																
आयात/नियर्यात/खाली	3 दिन	0 दिन	0 दिन	3 दिन																																																
आईसीडी लदे हुए/आयात नियर्यात – रेल द्वारा	15 दिन	7 दिन	3 दिन	10 दिन																																																
टीपी – लदे हुए	30 दिन	7 दिन	7 दिन	7 दिन																																																
टीपी – खाली	15 दिन	0 दिन	0 दिन	0 दिन																																																
शटआउट – लदे हुए और खाली	0 दिन	0 दिन	0 दिन	0 दिन																																																
नार को वापिस	3 दिन	3 दिन	0 दिन	3 दिन																																																
(xii):	संशोधित प्रशुल्क दिवसनिर्देशों का खंड 2.15 विनिर्दिष्ट करता है कि उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी। इस सिद्धांत से आगे, यह प्रावधान कि उपयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी वर्तमान दरमान में शामिल किया गया था। जीटीआईपीएल इस शर्त को हटाना चाहता है। इस संबंध में मौजूदा शर्त को बनाए रखा जाए।	वर्तमान शर्त प्रस्तावित दरमान में बनाए रखी गई है।																																																		

(xiii).	खंड 10 के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी 10 (ii) संशोधित प्रश्नुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार संशोधित करें और ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से अधिनातित करें।	जैसाकि एसबीआई से प्राप्त किया है, मौजूदा प्रधान उधार दर 10.25 प्रतिशत है। दरमान में निर्धारित 12.25 प्रतिशत की दर पर 2 प्रतिशत जोड़ा गया है।
---------	--	--

5.2. जेएनपीटी से जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अनुस्मारकों के बाद प्रतिसाद दिया था। जेएनपीटी से मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और जेएनपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:—

क्र.सं.	जेएनपीटी से मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	जेएनपीटी का अनुरोध																																	
(i).	<p>(क). वर्ष 2008 में ₹ 0.156 करोड़ और वर्ष 2009 के दौरान ₹ 0.111 करोड़ की परिसंपत्तियों में प्रस्तावित संवर्धनों पर विशेष टिप्पणियाँ। इस संदर्भ में, जेएनपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित भेजें:—</p> <p>(ख). वर्ष 2008 और 2009 के दौरान प्रस्तावित निवेशों में पुनःदावाकृत क्षेत्र के पेवरमेंट के लिए ₹ 35.49 करोड़ और ₹ 77.75 करोड़ का निवेश शामिल है। क्या पुनःदावाकृत भूमि का पेवरमेंट एलए के प्रावधानों के अनुसार अनिवार्य है।</p>	<p>(i). जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए 2009 तक के निवेशों के ब्यौरे दर्शाते हैं कि पुनःदावाकरण और पेवरमेंट पर किए गए ऐसे निवेश परिशेष्ट — । जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच लाइसेंस करार का परियोजना विवरण भाग के खंड 2.5 के अनुसार है। वर्ष 2009 तक जीटीआईपीएल द्वारा किए गए निवेशों के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:—</p> <p>(रु करोड़ों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>जोड़</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>पुनःदावाकरण</td><td>47.39</td><td>60.67</td><td>8 करोड़ 4.95(सभान लागत)</td><td>—</td><td>121.01</td></tr> <tr> <td>पेवरमेंट</td><td>--</td><td>--</td><td>37.00</td><td>33.00</td><td>70.00</td></tr> <tr> <td>मूदा सुधार</td><td>--</td><td>--</td><td>6.50</td><td>1.75</td><td>8.25</td></tr> </tbody> </table> <p>(ii). आज की तारीख तक योजना की वर्तमान स्थिति निम्नवत् है:—</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>क.</td><td>पुनःदावाकृत क्षेत्र आज की तारीख तक</td><td>16 हैक्टेयर</td></tr> <tr> <td>ख.</td><td>पेवरमेंट क्षेत्र आज की तारीख तक</td><td>9 हैक्टेयर</td></tr> <tr> <td>ग.</td><td>पुनःदावाकरण पर आज की तारीख तक निवेश</td><td>121.01 करोड़</td></tr> </tbody> </table> <p>(iii). पेवरमेंट पर आज की तारीख तक 70 करोड़</p> <p>(घ.) मूदा सुधार पर आज की तारीख तक निवेश 8.25 करोड़</p>	विवरण	2006	2007	2008	2009	जोड़	पुनःदावाकरण	47.39	60.67	8 करोड़ 4.95(सभान लागत)	—	121.01	पेवरमेंट	--	--	37.00	33.00	70.00	मूदा सुधार	--	--	6.50	1.75	8.25	क.	पुनःदावाकृत क्षेत्र आज की तारीख तक	16 हैक्टेयर	ख.	पेवरमेंट क्षेत्र आज की तारीख तक	9 हैक्टेयर	ग.	पुनःदावाकरण पर आज की तारीख तक निवेश	121.01 करोड़
विवरण	2006	2007	2008	2009	जोड़																														
पुनःदावाकरण	47.39	60.67	8 करोड़ 4.95(सभान लागत)	—	121.01																														
पेवरमेंट	--	--	37.00	33.00	70.00																														
मूदा सुधार	--	--	6.50	1.75	8.25																														
क.	पुनःदावाकृत क्षेत्र आज की तारीख तक	16 हैक्टेयर																																	
ख.	पेवरमेंट क्षेत्र आज की तारीख तक	9 हैक्टेयर																																	
ग.	पुनःदावाकरण पर आज की तारीख तक निवेश	121.01 करोड़																																	
(ii).	जेएनपीटी केलेंडर वर्ष 2006 से 2008 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भुगतान किया गया वास्तविक राजस्व हिस्सा बताएं।	जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को भुगतान किया गया वास्तविक राजस्व हिस्सा निम्नवत् है:—																																	
(iii).	जीटीआईपीएल द्वारा लगाया गया पट्टा किरायों का अनुमान सत्यापित करें और पुष्टि करें कि सुविचारित पट्टा दरें जेएनपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार हैं।	उसके द्वारा यथा अनुमानित जीटीआईपीएल के अनुमानित पट्टा किराये की जेएनपीटी और जीटीआईपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार से तुलना की जा रही है। इसके बारे में सत्यापन पर टीएमपी को बताया जाएगा। (जेएनपीटी ने मामले के पूरा होने तक अपेक्षित ब्यौरे नहीं भेजे थे)																																	

6.1. जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए आवेदन दिनांक 6 मार्च 2009 का निपटान करते समय इसे इसके प्रश्नुल्क प्रस्ताव दिनांक 14 अक्टूबर 2008 को वापस लेने की अनुमति दी गई थी, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 27 मार्च 2009 द्वारा निर्णय लिया था कि

संबद्ध पक्षों की सुनवाई के बाद ही कार्यवाही खत्म की जाएगी। तथापि, जीटीआईपीएल को उसके प्रस्ताव दिनांक 14 अक्टूबर 2008 को अद्यतन करने का एक अवसर दिया गया था। जीटीआईपीएल ने संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया है। संशोधित प्रस्ताव में जीटीआईपीएल द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं:—

- (i). संशोधित प्रस्ताव "महापत्तनों के प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश" दिनांक 31 मार्च 2005 के अनुसार दाखिल किया गया है।
- (ii). जीटीआईपीएल सितम्बर 2008 से इसके टर्मिनल में प्रहसित मात्राओं में 33.56 प्रतिशत की तीव्र गिरावट का गवाह रहा है। वैश्विक आर्थिक मंदी के फलस्वरूप सितम्बर 2008 के बाद थ्रुपुट में तेजी से कमी हुई है जैसाकि नीचे दर्शाया गया है:—

क्र.सं.	माह	थ्रुपुट (टीईयू)
1.	सितम्बर 2008	1,37,411
2.	अक्टूबर 2008	1,31,276
3.	नवम्बर 2008	1,26,242
4.	दिसम्बर 2008	1,14,001
5.	जनवरी 2009	99,618
6.	फरवरी 2009	91,286
7.	मार्च 2009	1,14,063

वर्ष 2009 से 2011 के थ्रुपुट 2008 में अर्जित मात्राओं से बहुत कम होंगे। मात्राओं में कमी के मद्देनज़र, जीटीआईपीएल ने मौजूदा ग्राहकों को बनाए रखने और नए ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए संशोधित दरमान में मात्रा प्रोत्साहन योजना का प्रस्ताव किया है।

- (iii). प्रस्तावित मात्रा प्रोत्साहन योजना के आधार पर, जीटीआईपीएल ने कंटेनर यातायात का पुनः अनुमान लगाया है जैसाकि नीचे दिया गया है:—

- (i). वर्ष 2010 — 1380000 टीईयू
- (ii). वर्ष 2011 — 1580000 टीईयू

- (iv). लागत विवरणों के अनुसार जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006–2008 की अवधि के दौरान रु0 57.25 करोड़ का अधिशेष किया है। यह अधिशेष टीएमपी दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार भूस्वामी पत्तन को रॉयल्टी भुगतानों और ऋण सेवा लागतों, आदि पर विचार किए बिना निर्धारित किया गया है।

- (v). टीएमपी दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, रु0 57.25 करोड़ का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2009–11 के लिए प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित करना होगा।

- (vi). वर्तमान आर्थिक स्थिति पर विचार करते हुए, जीटीआईपीएल ने इस प्राधिकरण से रु0 57.25 करोड़ के 50 प्रतिशत राशि रु0 28.62 करोड़ को यह कहते हुए अगले 9 वर्षों की अवधि में बांटने का अनुरोध किया है कि ऐसे ही समायोजन एनएसआईसीटी के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 29 सितम्बर 2008 द्वारा किए गए हैं। (पिछले अधिशेष का समायोजन एनएसआईसीटी के मामले में 5 वर्षों की अवधि में बांटा गया था)।

6.2. जीटीआईपीएल का संशोधित प्रस्ताव निम्नलिखित है:—

- (i). वर्तमान दरें 31 दिसम्बर 2009 तक बनाए रखी जाएं।
- (ii). वर्तमान दरों पर वर्ष 2010 और 2011 के लिए 4.92 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि।
- (iii). जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए संशोधित मसौदा दरमान के संदर्भ में, जीटीआईपीएल ने मात्रा छूट योजना शुरू की है। प्रचालक ने बताया है कि निष्पादन कर रही कोई शिपिंग लाइन, जैसाकि नीचे तालिका में दिया गया है, कंटेनरों के टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों (टीएचसी) की छूट के लिए पात्र होगी:—

I. सेवा—वार

सेवा प्रहस्तन 150,000 टीईयू वार्षिक से अधिक	उस सेवा द्वारा प्रहसित कंटेनरों के लिए टीएचसी पर 4%
सेवा प्रहस्तन 180,000 टीईयू वार्षिक से अधिक	उस सेवा द्वारा प्रहसित कंटेनरों के लिए टीएचसी पर 6%
सेवा प्रहस्तन 210,000 टीईयू वार्षिक से अधिक	उस सेवा द्वारा प्रहसित कंटेनरों के लिए टीएचसी पर 8%

II. शिपिंग लाइन वार

शिपिंग लाइन प्रहस्तन 300,000 टीईयू वार्षिक	उस शिपिंग लाइन द्वारा प्रहसित कंटेनरों के लिए टीएचसी पर 6%
शिपिंग लाइन प्रहस्तन 450,000 टीईयू वार्षिक	उस शिपिंग लाइन द्वारा प्रहसित कंटेनरों के लिए टीएचसी पर 8%

जीटीआईपीएल ने आगे प्रस्तावित किया है कि यदि शिपिंग लाइन एक वर्ष में सेवावार और शिपिंग लाइन वार के लिए पत्र है तो सेवावार छूट उस शिपिंग लाइन विशेष पर लागू नहीं होगी। प्रचालक ने आगे प्रस्तावित किया है कि छूट वर्ष 2009 के लिए वैध होगी और अगले दो वर्षों 2010 और 2011 के लिए विस्तार हेतु समीक्षा के अधीन होगी।

(iv). निम्नलिखित नए प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं:-

(क). स्वच्छ पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार - 4 अमेरिकी डॉलर प्रति टन

(ख). कूड़ा हटाने के लिए प्रभार - ₹ 0 3157 प्रति गतिविधि

(v). जीटीआईपीएल ने सुपुर्दर्शी के प्रमाण (पीओडी) में बदलाव, भार में बदलाव, श्रेणी, निकासी प्रकार के लिए पहले प्रस्तावित प्रभार और बिना व्यौरों के निर्धारित आईसीडी/रेल कंटेनरों के प्रभार वापस ले लिए हैं।

6.3. संशोधित प्रस्ताव में, जीटीआईपीएल ने वास्तविक आंकड़ों और अनुवर्ती वर्षों के लिए संशोधित अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2008 के अनुमान अद्यतन किए हैं। जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए अक्टूबर 2008 और मई 2009 के प्रस्तावों की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्द की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 14.10.2008				संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8.5.2009			
		वर्ष				वर्ष			
		2008 अनुमान	2009 अनुमान	2010 अनुमान	2011 अनुमान	2008 वास्तविक	2009 अनुमान	2010 अनुमान	2011 अनुमान
I.	यातायात (लाख टोड़मूँ में)	15.18	13.95	13.95	13.95	15.21	12.00	13.80	15.80
II.	प्रचालन आय (₹ करोड़ों में) वर्तमान दरों पर	522.52	480.33	480.33	480.33	544.86	429.83	494.16	565.77
III.	निवल अधिशेष / घाटा (₹ करोड़ों में) वर्तमान दरों पर प्रतिलाभ के पश्चात	64.35	(109.88)	(102.89)	(90.23)	107.85	(67.15)	(16.53)	51.65
IV.	वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि का %	--	22.88%	21.42%	18.79%	--	(15.62)%	(3.36)%	9.13%
V.	वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि का औसत %	--	21.03%			--	4.92%		

6.4. चूंकि जीटीआईपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में महत्वपूर्ण बदलाव किए हैं, इसलिए संशोधित प्रस्ताव भी जेएनपीटी और अन्य प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था।

6.5. जेएनपीटी ने जीटीआईपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। जेएनपीटी की टिप्पणियां जीटीआईपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेसित की गई थीं। जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है।

7. जीटीआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 7 सितम्बर 2009 द्वारा निम्नलिखित नियंत्रण किए थे:-

- आर्थिक मंदी, अस्थिर मुद्रास्फीति और विदेशी मुद्रा विनिमय दरों, अप्रत्याशित मात्राओं और प्रतिवद्ध पूँजी व्यय के मददेनजर, ऐसी स्थिति में प्रशुल्क कम अथवा ज्यादा करना उपयुक्त नहीं होगा। प्रशुल्क में किसी बढ़ोतरी से ग्राहकों को नुकसान होगा और किसी कटौती से वित्तीय स्थितियां और खराब हो जाएंगी जोकि निम्नतर मात्राओं और व्यवसाय को बनाए रखने के लिए दी गई छूटों के कारण पहले से दबाव में है।
- वर्तमान प्रशुल्क 31 दिसम्बर 2009 तक बनाए रखा जा सकता है जैसाकि संशोधित प्रस्ताव में अनुरोध किया गया है। दिसम्बर 2009 तक भौजूदा प्रशुल्क को बनाए रखने के लिए संशोधित प्रस्ताव में दिए गए कारण अच्छे के लिए जारी है।
- वर्ष 2009 के लिए प्रशुल्क में अंतिम वृद्धि/कमी के लिए समायोजन वर्ष 2010 और 2011 के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किए जा सकते हैं, जैसाकि संशोधित प्रस्ताव में कहा गया है, जब अर्थव्यवस्था में सुधार आएगा।

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 27 नवम्बर 2009 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव के महत्वपूर्ण बिन्दुओं को स्पष्ट करते हुए पावर प्लाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। जीटीआईपीएल, जेएनपीटी और उपयोक्ताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि जीटीआईपीएल निम्नलिखित प्रेषित करेगा:—

- नवम्बर, 2009 तक वास्तविक आंकड़ों पर विचार करते हुए वर्ष 2009 के लिए अधुनातित अनुमान। परिणामस्वरूप, अनुरूपी अवधि के लिए अनुमान समायोजित करें।
- भविष्य अवधि के लिए यातायात के अपने पूर्वानुमानों के आधार पर विस्तृत नोट।

8.3. जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिसाद में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

- वर्ष 2009 के लिए थ्रुपुट नवम्बर 2009 तक वास्तविक निष्पादन के आधार पर पुनःनिर्धारित की गई है। चूंकि वैशिक मंदी पूरी तरह खत्म नहीं हुई है, इसलिए यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 2010 और 2011 में वहाँ मात्रा रह सकती है जो वर्ष 2009 में थी। वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए पुनःनिर्धारित थ्रुपुट प्रत्येक वर्ष के लिए 15.10 लाख टीईयू लिया गया है।
- तीन वर्षों के आय अनुमान संशोधित थ्रुपुट के साथ टेंडम में दोबारा परिगणित किए गए हैं। जीटीआईपीएल ग्राहकों को छूट और रियायतें अदा करने के बाद वर्ष 2009 के लिए 15.10 लाख टीईयू का थ्रुपुट अर्जित करेगा। लागत/आय विवरण में दर्शाई गई प्रचालन आय रियायतों का निवल है और मौजूदा मात्रा मिश्रण पर है।
- (क). प्रहसित की गई/प्रहसित की जाने वाली मात्रा पर विचार करते हुए, संशोधित लागत/आय विवरण में प्रचालन लागतों में भी बदलाव किया गया है। संशोधित लागत विवरण में सुविचारित वृद्धि कारक पूर्ववर्ती प्रस्ताव में लिए गए 4.6 प्रतिशत के स्थान पर इस प्राधिकरण द्वारा अपने पत्र सं. टीएएमपी/27/2005—विविध दिनांक 30 जून 2009 में यथा अधिसूचित 5.8 प्रतिशत है।
- (ख). मुबाई पर 26 नवम्बर 2008 को आतंकवादी हमले के बाद पत्तनों में सुरक्षा तैनाती बहुत बढ़ा दी गई है। सीआईएसएफ कार्मिकों की तैनाती के बिल पूर्व के वास्तविक वर्षों के आधार पर जेएनपीटी और जीटीआईपीएल पर डाले गए हैं। 2009 के वास्तविक बिलों के आधार पर संशोधित लागत विवरण में इस लेखा पर ₹ 0.206 करोड़ प्रतिवर्ष का अतिरिक्त आय परिकल्पित किया गया है। (जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी द्वारा दिए गए बिलों दिनांक 5 मई 2009 की प्रति प्रेषित की है।)। इस प्राधिकरण को प्रस्ताव दिनांक 8 मई 2009 प्रस्तुत करने के तत्पश्चात, वर्ष 2010 के लिए मेरिट बढ़ोतरियां और निष्पादन बोनस के संबंध में एपीएमटी मुख्यालय से आखिरी संप्रेषण प्राप्त हुआ है। तदनुसार, मेरिट बढ़ोतरियां और निष्पादन बोनस पूर्ववर्ती क्रमशः 7 प्रतिशत और 7 प्रतिशत की बढ़ोतरी की तुलना में क्रमशः 8 प्रतिशत और 10 प्रतिशत किया गया है।
- (वि). संशोधित गणना के कारण कार्य पूँजी में भासूली बदलाव को छोड़कर नियोजित पूँजी समान रहेगी।
- (व). संशोधित गणना पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 8 मई 2009 में 4.92 प्रतिशत की वृद्धि दर के विपरीत 0.27 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्शाती है।

8.4. अक्टूबर 2008, मई 2009 और दिसम्बर 2009 के प्रस्तावों की तुलनात्मक स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:—

क्र. सं.	विवरण	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 14.10.2008				संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8.5.2009				अधुनातित प्रस्ताव दिनांक 7.12.2009			
		2008 अनुमान	2009 अनुमान	2010 अनुमान	2011 अनुमान	2008 अनुमान	2009 अनुमान	2010 अनुमान	2011 अनुमान	2008 वास्तविक	2009 अनुमान	2010 अनुमान	2011 अनुमान
I.	यातायात (लाख टीईयू में)	15.18	13.95	13.95	13.95	15.21	12.00	13.80	15.80	15.21	15.18	15.18	15.18
II.	प्रचालन आय (₹ 0 करोड़ों में) वर्तमान दरों पर	522.52	480.33	480.33	480.33	544.86	429.83	494.16	565.77	544.86	522.81	522.81	522.81
III.	निवल अधिशेष/घाटा (₹ 0 करोड़ों में) वर्तमान दरों पर प्रतिलाभ के पश्चात	64.35	(109.88)	(102.89)	(90.23)	107.85	(67.15)	(16.53)	51.65	107.85	2.42	(4.91)	(0.35)
IV.	वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि का %	—	22.88%	21.42%	18.79%	—	(15.62)%	(3.36)%	9.13%	—	0.46	(0.94)	(0.07)

V.	वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि का औसत %	-	21.03%	-	4.92%	-	0.27%
----	--------------------------------------	---	--------	---	-------	---	-------

9. संयुक्त सुनवाई के बाद, जीटीआईपीएल ने लिखित निवेदन किया था। जीटीआईपीएल द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

क. पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2009

- (i). जीटीआईपीएल ने वाईटीडी अक्टूबर 2009 के आंकड़ों के अनुसार, 30 फेरे प्रति घंटा की सकल क्रेन उत्पादकता और 89 फेरे प्रति घंटा की वर्थ उत्पादकता के रूप में बेहतर निष्पादन किया है। जेएनपीसीटी और एनएसआईसीटी की तुलनात्मक जीसीआर संख्याएं क्रमशः 15 और 24 फेरे प्रति घंटा हैं। जेएनपीसीटी और एनएसआईसीटी के लिए वर्थ उत्पादकता संख्याएं क्रमशः 36 और 74 फेरे हैं।
- (ii). जीटीआईपीएल छोटे पोतों, छोटे पार्सल आकारों और बाजौं के प्रहस्तन में भी फोरफंट रहा है। जीटीआईपीएल ने जेएनपीसीटी और एनएसआईसीटी द्वारा प्रहस्तित 1608 पोतों और 1472 पोतों के विपरीत वर्ष 2009 में अक्टूबर तक 1968 पोत प्रहस्तित किए हैं। पिछले 10 महीनों में जीटीआई ने 10 टीईयू के एकल पार्सल आकार वाली 134 बाजौं का प्रहस्तन किया है।
- (iii). वर्ष 2009 में, जीटीआईपीएल ने शिपिंग लाइनों को भंडारण और मात्रा रियायतें दी थीं। कमतर कंटेनर प्रहस्तन और भंडारण प्रभारों के लाभ (शिपिंग लाइनों द्वारा) आयातों/निर्यातों को दिए जाते हैं जिससे ट्रेड को लागतें कम करने में सहायता कर सकते हैं और मंदी के दौरान ज्यादा व्यवसाय कर सकते हैं।
- (iv). जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 में जेएनपीटी में बढ़ती मांग को देखते हुए मार्च 2008 तक 2 क्यूसी, 11 आरटीजी और 20 स्प्रेडरों का आदेश देते हुए विस्तार कार्यक्रम तैयार किया है। चूंकि जेएनपीसीटी और एनएसआईसीटी में विस्तार की और गुंजाइश नहीं थी, इसलिए जीटीआईपीएल ने ट्रेड की मांग को पूरा करने के लिए परियोजना विस्तार में निवेश किया था।
- (v). जीटीआईपीएल को अतिरिक्त भूमि का पुनःदावा करना होगा और जेएनपीटी के साथ लाइसेंस रियायत के अनुसार इसे कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए उपयुक्त बनाना होगा। पुनःदावाकरण में निवेश का तब तक कोई उपयोग नहीं होगा जब तक इसे अतिरिक्त थ्रुपुट के प्रहस्तन के लिए उपयोग नहीं किया जाता है। इसे 2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के खंड 2.4.2 का अनुपालन भी सुनिश्चित करना होगा कि अकुशलताओं, गैर-मितव्यी उपयोगों/पद्धतियों अथवा वर्धनों को उपयोक्ताओं पर नहीं डाला जाएगा। यदि जीटीआईपीएल ने विस्तार में निवेश नहीं किया होता तो यार्ड में किया गया निवेश बेकार हो जाता और लागत का बोझ ट्रेड पर पड़ता।
- (vi). अतिरिक्त उपस्कर के शुरू होने के बाद, जीटीआईपीएल ने अन्य टर्मिनलों की तुलना में ज्यादा पोत प्रति वर्थ-दिवस प्रहस्तित किए हैं। जीटीआईपीएल ने पोतों की तेजी से वापसी करते हुए औसत पोत प्रति वर्थ दिवस को 2.75 से बढ़ाकार 3.10 किया है। इसलिए, ट्रेड पोतों की तीव्र वापसी के कारण और बंकर लागतों से बचता रहा है जिससे जीटीआईपीएल में पोत का औसत विराम जेएनपीसीटी और एनएसआईसीटी के क्रमशः 1.17 दिन और 0.86 की अपेक्षा 0.54 दिन (वाईटीडी अक्टूबर 2009) है।
- (vii). अतिरिक्त उपस्कर, विशेष रूप से, घाट क्रेनों से न केवल अति अपेक्षित अवसंरचना में बढ़ोतरी हुई है अपितु वर्थ लम्बाई कुशलता अनुपात के लिए उपस्कर में सुधार के अनुसार भी है। जेएनपीसीटी में 1 क्रेन/85 मीटर वर्थ लम्बाई के अनुपात के साथ 8 घाट क्रेनें हैं। एनएसआईसीटी जेएनपीसीटी के बाद शुरू हुआ था जिसका अनुपात 1 क्रेन/75 मीटर वर्थ लम्बाई है। जीटीआईपीएल में 1 क्रेन/71.2 मीटर वर्थ लम्बाई के तुलनीय अनुपात के साथ 10 क्रेनें हैं (पहले जीटीआईपीएल में 1 क्रेन/89 मीटर वर्थ लम्बाई वर्थ लम्बाई का उप-वैकल्पिक उपयोग के अनुपात के साथ 8 घाट क्रेनें थीं)।
- (viii). जीटीआईपीएल ने 2008 में परियोजना विस्तार के अधीन अधिग्रहण किए जाने वाले अतिरिक्त उपस्कर के प्रचालन के लिए अतिरिक्त मैनपावर कियाये पर लिया है और स्थानीय लोगों विशेष रूप से पीएपी (परियोजना प्रभावित लोग), के लिए रोजगार सृजित किया है। 2009 में, जीटीआईपीएल में कोई ब्लू कॉलर कर्मचारी नहीं लिए थे क्योंकि यह मंदी के कारण उच्चतर मात्राओं के रूप में अतिरिक्त निवेश पर प्रतिलाभ अर्जित करने की स्थिति में नहीं था।

ख. पत्र दिनांक 27 जनवरी 2010

- (i). जीटीआईपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2009 द्वारा दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण में, निम्नलिखित स्पष्टीकरण जोड़ा जाए क्योंकि जीटीआईपीएल दरमान के छूट ढांचे में लाभ को ग्राहकों तक पहुंचाना चाहता है :

“छूट केवल लदे हुए कंटेनर के प्रहस्तन पर लागू होगी।”

(ii). वर्ष 2006 से 2008 के लिए अनुमानित थ्रुपुट की तुलना में वास्तविक थ्रुपुट की भिन्नता, जोकि 26.17 प्रतिशत है, मुख्य रूप से प्रचालन कुशलता जैसे उच्चतर सकल क्रेन उत्पादकता, पोतों की तीव्रता से वापसी, आदि के कारण है।

2005 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि निष्पादन भिन्नता (+) 20 प्रतिशत देखी जाती है तो प्रशुल्क पहले से प्रोद्भूत 50 प्रतिशत लाभ का भावी प्रभाव से समायोजन किया जाएगा। अतः टीएमपी के पास विचाराधीन प्रस्ताव में, जीटीआईपीएल ने अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए पूर्व अधिशेष के 50 प्रतिशत पर विचार किया है।

जीटीआईपीएल ने इसके आगे पूर्व अधिशेष की मुख्य रूप से निम्नलिखित कारणों से नौ वर्षों में बांटने का प्रताव किया है:-

(क). नियोजित पूँजी पर जीटीआईपीएल का वास्तविक प्रतिलाभ मंदी के प्रभाव और विस्तार के लेखा पर प्रतिबद्ध लागत के कारण सबसे ज्यादा प्रभावित हुआ है।
 (ख). पूर्व अधिशेष के दीर्घावधि प्रभाजन से प्रशुल्क में दीर्घकालिक उतार-चढ़ाव से बचा जा सकेगा जिससे ट्रेड को लाभ होगा।

यदि पूर्व अधिशेष पूर्णतः समायोजित किया जाता है तो प्रशुल्क निर्णय पर भारी प्रभाव पड़ेगा और परिणामस्वरूप, इसका असर निजी प्रचालक के वित्तीय निष्पादन पर पड़ेगा। इससे एक बार में भारी समायोजन करना पड़ेगा जिसके फलस्वरूप प्रशुल्क में उतार-चढ़ाव होगे। यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि पूर्व अधिशेष के 50 प्रतिशत समायोजन का लाभ जीटीआईपीएल को क्यों नहीं दिया गया है।

(iii). जीटीआईपीएल ने 2009 में उपस्कर की प्राप्ति के लिए अतिरिक्त निवेश पर विचार किया है जो नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

दिवरण	राशि रु ० में
2 क्यूसी	63 करोड़
11 आरटीजी	79 करोड़
20 एप्रेडर्स	12 करोड़
जोड़	154 करोड़

अतिरिक्त क्यूसी से, जीटीआईपीएल द्वारा तैनात किए गए क्यूसी की कुल संख्या 10 है। यह प्रत्येक 83.33 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक क्यूसी के जेनरीटरी में चौथे कटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएमपी के अपने आदेश सं. टीएमपी/40/2008 दिनांक 25-2-2009 के अनुसार है।

लाइसेंस करार (एलए) न्यूनतम उपस्कर अपेक्षा विनिर्दिष्ट करते समय भविष्य अतिरिक्त तैनाती के लिए रोक नहीं लगाता है। विस्तार का निर्णय उस दौरान लिया गया था जब अर्थव्यवस्था एपीएम टर्मिनलों द्वारा विस्तृत अध्ययन रिपोर्ट के आधार पर ऊर्ध्वमुखी झुकाव दर्शा रही थी।

जीटीआईपीएल ने प्रचालन कुशलता लाने के लिए अतिरिक्त उपस्कर खरीदने का निर्णय लिया था। जीटीआईपीएल ने अपने प्रचालन के दूसरे वर्ष में एलए में अथवा निर्धारित सातवें प्रचालन वर्ष में अर्जित की जाने वाली 13 लाख टीईयू की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) अपेक्षा को पूरा किया है। तब से प्रक्रियाओं और प्रचालन कुशलताओं में लगातार सुधार होता रहा है। वर्ष 2008 में अर्जित लगभग 15.21 लाख टीईयू का थ्रुपुट 8 क्रेनों के साथ क्षमता का 96 प्रतिशत था। यह तब तक संभव नहीं हो सकता था जब तक उपस्कर के मौजूदा बड़े को शुरूआती स्तर पर नहीं बढ़ाया जाता।

अतिरिक्त उपस्कर, विशेष रूप से घाट क्रेनें, से न केवल अति अपेक्षित अवसंरचनाओं में बढ़ोतरी हुई है अपितु जीटीआईपीएल के पूर्ववर्ती पत्र में यथा उल्लिखित वर्ध लम्बाई कुशलता अनुपात के लिए उपस्कर में सुधार के अनुसार भी है।

अतिरिक्त उपस्कर तैनात करने का निर्णय उस समय बढ़ती मांग की जरूरतों को पूरा करने के लिए लिया गया था जिससे क्षमता क्रमंच से बचा जा सके और उपस्करों पर पड़े रहे अत्यधिक दबाव को कम किया जा सके जिन्हें खराब होने के जोखिम पर प्रचालित किया जा रहा था। तथापि, अप्रत्याशित ओर बिना अंदाज की मंदी के कारण, जीटीआईपीएल वर्तमान में 2009-11 में क्षमता का पूरी तरह उपयोग करने में असमर्थ है।

वर्ष 2008 में विस्तार करने का जीटीआईपीएल का निर्णय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार है जो भीड़ से बचने के लिए पत्तनों को अतिरिक्त क्षमता बनाए रखने और अतिरिक्त सुविधाओं की समयानुसार तैनाती, अधिकतम् स्वीकार्य प्रतिलाभ के बारे में निर्णय लेने के लिए क्षमता उपयोग से प्रतिलाभ का जुड़ाव और 60 प्रतिशत तथा अधिक के क्षमता उपयोग के लिए अधिकतम् प्रतिलाभ की स्वीकार्यता से संबंधित सरकारी नीति है।

अतिरिक्त क्रेनों ने ट्रेड की कई तरह से सहायता की है जिनमें से कुछ नीचे दिए गए हैं—

(क). जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 में 146 बाजौं की तुलना में वर्ष 2009 में 7 टीईयू के सबसे छोटे बार्ज के साथ 171 बार्ज प्रहसित किए हैं। दी गई सीमित घाट लम्बाई और क्रेनों का पूर्ववर्ती बड़ा, बाजौं को व्यवस्थित करना मुश्किल था जब दो मेनलाइनर पोत बर्थ किए जाते थे। नई क्रेनों को लाने से बाजौं का बिना रुकावट आराम से प्रहसित किया जा सकता है। इससे तटीय ट्रेड को मदद मिली है क्योंकि बड़े प्रचालन जेएनपीटी में तीन टर्मिनलों में से जीटीआईपीएल में बड़ी मात्रा में प्रहसित किए जाते हैं।

(ख). अतिरिक्त उपस्कर की बढ़ोतरी से, जीटीआईपीएल अब अधिक अनिर्धारित आगमनों को व्यवस्थित करने के लिए सुसंज्ञित है। जीटीआईपीएल ने 2008 में 435 पोतों की तुलना में 2009 में 567 पोत, 30 प्रतिशत से अधिक वृद्धि, तदर्थ आगमनों के रूप में व्यवस्थित किए हैं। इसने मंटी के दौर में ट्रेड की मदद की है।

(ग). कुछ बड़ी आकार की पार्सल आकार सेवाओं के लिए एक समय में 5 क्रेनों के प्रचालन की आवश्यकता होती है। पहले 8 क्रेनों के साथ, पड़ोसी बर्थ पर बर्थ किए गए पोत पर यह प्रचालन सीमित करेगा। क्रेनों की ज्यादा संख्या से, जीटीआईपीएल सीमित बर्थ लम्बाई पर पोतों को तोजी से वापस भेजने में समर्थ रहा है।

(घ). (i). 2009 में अतिरिक्त उपस्कर से, 2008 की तुलना में, प्रचालन कुशलता में सुधार आया है, जैसाकि प्रचालन कुशलता के सुधार के प्रासांगिक निर्दिष्टन से देखा जा सकता है जोकि नीचे तालिकावन्द्र किया गया है—

कुशलता पैरामीटर	वर्ष 2008	वर्ष 2009	प्रतिशत सुधार
सकल क्रेन उत्पादकता	26.02 फेरे प्रति घंटा	29.99 फेरे प्रति घंटा	15%
बर्थ उत्पादकता	67.07 फेरे प्रति घंटा	92.23 फेरे प्रति घंटा	38%
कुल प्रहसित पोत	1037	1,100	6%
पोत का औसत पार्सल आकार	1.467 टीईयू	1,418 टीईयू	- 3%
पोत वापसी समय	1.37 दिन	0.54 दिन	61%
ट्रक वापसी समय	102.2 मिनट	73 मिनट	29%
प्रहसित ट्रेनों की सं.	2,400	2,658	11%

जेएनपीटी और एनएसआईसीटी ने 2008 की अपेक्षा वर्ष 2009 में पोतों की कम संख्या प्रहसित की है (क्रमशः 14 प्रतिशत और 3 प्रतिशत)।

(i). ट्रक की वापसी के समय में कमी और अधिक आईसीटी यातायात का प्रहसित अतिरिक्त आरटीजी की तैनाती के कारण संभव हो पाया है। वर्ष 2009 में, जीटीआईपीएल ने छोटे पोतों का प्रहसित किया है जिसके परिणामस्वरूप 2008 की तुलना में बड़े पार्सल आकार में कमी आई है। यह मंटी के प्रभाव के कारण हुआ था जिसमें औसतं पार्सल आकार कम किया गया था। पार्सल आकार में कमी वर्ष 2008 की अपेक्षा 2009 में पोत के वापसी समय में अत्यंत सुधार के संबंध में तुलनात्मक रूप से आशिक है। अतिरिक्त उपस्कर की तैनाती के माध्यम से प्रचालन कुशलता मंटी के दौरान ट्रेड और अर्थव्यवस्था की ओर बढ़ाई गई है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.2, 2.9.6 और 2.9.10 के अनुसार, अतिरिक्त निवेश से प्रचालन कुशलता और 75 प्रतिशत क्षमता उपयोग बढ़ा है, जिसका लाभ एकिज्म ट्रेड के 60 प्रतिशत से अधिक का योगदान करने वाले भारत में सबसे बड़े महापत्तन के लिए लम्बे समय तक मिलेगा।

10. इस मामले में विद्यार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासांगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये व्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—
(i). जीटीआईपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 14 अक्टूबर 2008 द्वारा दाखिल प्रारंभिक प्रस्ताव में न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क मामले में अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर मानक क्षमता का

अनुसरण करते हुए लगभग 21 प्रतिशत के प्रशुल्क वृद्धि की मांग की थी। जब यह प्रस्ताव परामर्श प्रक्रिया में था, जीटीआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 6 मार्च 2009 द्वारा, वैशिक अर्थिक मंदी के परिप्रेक्ष्य में, वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए कंटेनर थ्रुपुट का अनुमान लगाने में विभिन्न मुश्किलें उद्दरित करते हुए अपना प्रस्ताव वापस लेने का प्रस्ताव किया था। चूंकि यह प्राधिकरण इसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अक्टूबर 2008 में जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर औपचारिक कार्यवाही पहले ही शुरू कर चुका था, इसलिए यह उचित समझा गया था कि संबद्ध पक्षों की सुनवाई के बाद ही कार्यवाही को समाप्त किया जाए। इसलिए, यह प्राधिकरण इसका प्रस्ताव दिनांक 14 अक्टूबर 2008 वापस लेने के लिए जीटीआईपीएल के अनुरोध को स्वीकार करने से इंकार कर दिया था। तथापि, जीटीआईपीएल को बदली हुई परिस्थितियां दर्शने के लिए उसका प्रस्ताव दिनांक 14 अक्टूबर 2008 अद्यतन करने का अवसर दिया गया था। जीटीआईपीएल ने मई 2009 में संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था जो मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित टर्मिनलवार लागत जमा पद्धति अनुसरित करता है।

तत्पश्चात, 27 नवम्बर 2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, जीटीआईपीएल ने मई 2009 में दाखिल किए गए अपने लागत विवरण अद्यतन किए हैं और अपने पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2009 द्वारा लागत विवरण अधुनातित लागत विवरण दाखिल किए थे। दिसम्बर 2009 में जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए इन अधुनातित लागत विवरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ii). वर्ष 2007 और 2008 के लिए अनुमानित लागत रिथित पर विश्वास करते हुए अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल का वर्तमान प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा यथा अधिदेशित, इस प्राधिकरण से अपेक्षा की जाती है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में महापत्तनों/वहां पर निजी प्रचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जाए।

इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 द्वारा निर्धारित जीटीआईपीएल के दरमान की प्रारंभिक वैधता अवधि 31 दिसम्बर 2008 को समाप्त हो चुकी थी और वैधता 31 मार्च 2010 तक (अर्थात् 31 दिसम्बर 2008 के बाद) विरतारित की गई थी। जब तक जीटीआईपीएल में संशोधित प्रशुल्क कार्यान्वयन नहीं किया जाता है, जनवरी 2010 से मार्च 2010 तक वर्ष 2010 के प्रथम तीन महीने समाप्त हो जाएंगे। इसलिए, मार्च 2010 तक की अवधि के लिए जीटीआईपीएल का निष्पादन भी जीटीआईपीएल के पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2006 से 2008 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित वारतविक आंकड़ों और अनुमानों की तुलनात्मक स्थिति के साथ लिया गया था।

इससे शुरू कर, वर्ष 2006 से 2008 के दौरान जीटीआईपीएल के निष्पादन पर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). जीटीआईपीएल ने अंतरिम व्यवरथा के रूप में जेएनपीटी प्रशुल्क स्तर अंगीकृत करते हुए 15 मार्च 2006 को अपने प्रयालन शुरू किए थे। इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 23 अगस्त 2006 में जेएनपीटी प्रशुल्क स्तर में 18 प्रतिशत वृद्धि स्वीकृत की गई थी जिसके लिए जीटीआईपीएल को उसके टर्मिनल में वसूल करने के लिए प्राधिकृत किया गया था। संशोधित दरें 13 अक्टूबर 2006 को लागू की गई थीं। चूंकि प्रशुल्क के ऊर्ध्वरूपी संशोधन का प्रभाव वास्तविक आय द्वारा दर्शाया गया है, इसलिए अगस्त 2006 में स्वीकृत वृद्धि के संदर्भ में अनुमानित आय वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों के बीच सही तुलना करने के लिए अद्यतन की गई है।

(ख). जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006, 2007 और 2008 के दौरान तदनुरूपी वर्षों के लिए 4,11,600 टीईयू 9,30,000 टीईयू और 11,50,000 टीईयू के अनुमान के विपरीत क्रमशः 3,87,873 टीईयू 11,78,451 टीईयू और 15,20,776 टीईयू प्रहसित की है। यदि अनुमानित मात्रा (24,46,6000 टीईयू) के जोड़ और वास्तविक मात्रा (30,87,064 टीईयू) के जोड़ से तुलना की जाती है, जीटीआईपीएल द्वारा प्रहसित मात्रा अगस्त 2006 में इसके प्रशुल्क के निर्धारण के समय अनुमानित उस अनुमानित की अपेक्षा लगभग 26 प्रतिशत ज्यादा है, तथ्य जो इसके पत्र दिनांक 27 जनवरी 2010 द्वारा जीटीआईपीएल द्वारा स्वीकार किया गया था।

(ग). (i). जीटीआईपीएल के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वर्ष 2006 से 2008 के लिए वास्तविक प्रचालन आय पर विचार किया गया है।

(ii). जीटीआईपीएल के आय स्रोतों में अन्य आय जैसे सावधि जमाराशियों पर व्याज, सुरक्षित ऋणों पर व्याज, वापस लिखित देनदारियां, विनियम लाभ, परिसंपत्तियों की विक्री पर लाभ, विविध आय, आपूर्तिकर्ताओं से वसूलियां और स्क्रेप का मान भी शामिल हैं। जीटीआईपीएल ने इस आधार पर इसके लागत विवरण में अन्य आय पर विचार नहीं किया है कि अन्य आय प्रचालन आय का हिस्सा नहीं है।

आय की मद्देनामतः आपूर्तिकर्ताओं से वसूली, परिसंपत्तियों की विक्री पर लाभ, लिखित वापस देनदारियां, विविध आय और स्क्रेप की विक्री जीटीआईपीएल में सुविधाओं के प्रचालन से आय प्रकट होता है। इसलिए, अन्य आय की इन मद्दों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। चूंकि

नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) स्वीकृत किया गया है, इसलिए ऋणों पर व्याज महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के निर्धारण में लागत की मद के रूप में अलग—से स्वीकृत नहीं किया गया है। इसलिए, इस विश्लेषण में व्याज लागत अलग—से स्वीकृत नहीं किया गया है। सावधि जमासाशियों पर व्याज आय और विदेशी मुद्रा ऋणों की सर्विसिंग से होने वाले विनियम लाभ भी अन्य आय के हिस्से के रूप में नहीं मानी गई है।

(घ). (i). जीटीआईपीएल ने तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) के भुगतान के लिए वर्ष 2008 के लागत विवरण में ₹ 14.23 करोड़ के वास्तविक व्यय पर विचार किया है और वर्ष 2009 से 2011 के लिए क्रमशः ₹ 1488.98 लाख, ₹ 1563.65 लाख और ₹ 1641.62 लाख पर ऐसे भुगतान का अनुमान लगाया है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 से 2008 के लिए अनुमानों में टीएसएफ का भुगतान रिपोर्ट नहीं किया था जो अगस्त 2006 से प्रशुल्क के इसके प्रारंभिक निर्धारण के दौरान दाखिल की गई थी।

(ii). मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तका अथवा उनके सहयोगी स्वामियों को देय टीएसएफ प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जा सकता है यदि 'आमर्स लैंथ रिलेशनशिप' की यार्डस्टिक आथकर अधिनियम, 1961 के अधीन यथा परिभाषित स्थापित की जाती है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित वित्तीय वर्ष 2008 के लिए कर लेखापरीक्षा रिपोर्ट में इस व्यय के बारे में कोई टिप्पणी नहीं की गई है।

(iii). जीटीआईपीएल ने प्रचालन, इंजीनियरिंग, संरक्षा, सुरक्षा, पर्यावरण आदि में जीटीआईपीएल को सेवाएं प्रदान करने के लिए शुल्क के भुगतान हेतु संबद्ध पक्षों के साथ सेवा करार करने के लिए सितम्बर 2008 के इसके बोर्ड के संकल्प की प्रति भेजी है। एपीएम टर्मिनल्स मेनेजमेंट वीटी के साथ अक्टूबर 2008 में जीटीआईपीएल द्वारा हस्ताक्षरित एक सेवा करार और एक वर्ष की अवधि के लिए नवीकरण के प्रावधान के साथ एक वर्ष के लिए वैध है। जीटीआईपीएल द्वारा नवम्बर 2008 में कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के साथ हस्ताक्षरित दूसरा करार एक वर्ष की और अवधि के लिए करार के नवीकरण के प्रावधान के साथ 31 मार्च 2009 तक वैध है। वर्ष 2008 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे ₹ 14.23 करोड़ के टीएसएफ का भुगतान दर्शाता है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित उपर्युक्त दस्तावेजों के आधार पर, यह मद इस शर्त के अधीन वर्ष 2008 से 2011 के लिए लागत रूप में सुविचारित की गई है कि जीटीआईपीएल आईटी विभाग द्वारा इस व्यय को स्वीकार करने के सम्बन्ध में वर्ष 2008 से 2011 के लिए अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय, आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा। यदि जीटीआईपीएल द्वारा ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो वर्ष 2008–2011 के लिए अब सुविचारित व्यय की समीक्षा की जाएगी और अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में पूर्णतः समायोजन किया जाएगा। संयोगवश, सीसीटीएल, वीसीटीपीएल और पीएसए सिकाल के मामले में व्यय की यह मद उनके अगले प्रस्ताव के दाखिल करने के समय आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करने के अधीन स्वीकृत की गई थी।

(iv). लाइसेंस करार में जीटीआईपीएल को हस्तांतरित जेएनपीटी की परिसंपत्तियों और लाइसेंसशुदा परिसरों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को वार्षिक प्रभारों के भुगतान के लिए दिया गया है।

इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित वर्ष 2006 के वास्तविक आंकड़े पूरे वर्ष के लिए हैं। चूंकि वर्ष 2006 के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा व्यावसायिक प्रचालन 15 मार्च 2006 से है, इसलिए 1 जनवरी 2006 से 14 मार्च 2006 अवधि के लिए आनुपातिक पट्टा प्रारंभिक व्यय रूप में माना गया था और अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल का प्रशुल्क निर्धारित करते समय 28 वर्षों की अवधि में रिटर्न ऑफ किया गया था। यही दृष्टिकोण अपनाते हुए, वर्ष 2006 के लिए वास्तविक वार्षिक पट्टा प्रभार जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित वास्तविक वार्षिक पट्टा प्रभारों के लिए ब्रेकअप के आधार पर संशोधित किए गए हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासारिक है कि अप्रभाजित राशि के लिए स्वीकार्य दर पर प्रतिलाभ विचाराधीन सभी दर्शों के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ङ). वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए वास्तविक प्रचालन लागत, अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए समायोजनों के अधीन, तदनुसारी वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 14,124.02 लाख, ₹ 21,612.39 लाख और ₹ 24,072.91 लाख पर इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानों के विपरीत क्रमशः ₹ 11,402.25 लाख, ₹ 22,612.14 लाख और ₹ 29,277.45 लाख परिगणित होती है।

(च). वर्ष 2006 से 2008 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 205. लाख के अप्रफ्रंट भुगतान और प्रारंभिक व्ययों का राइट ऑफ अगस्त 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा स्वीकृत सुविचारित किया गया है।

(छ). (i). नियोजित पूँजी के संबंध में, केपिटल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड में टर्मिनल अधिकारों का मूल्यहासित मूल्य शामिल किया गया है। टर्मिनल अधिकार जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को भुगतान किए गए ₹ 15.00 करोड़ के अप्रफ्रंट भुगतान और लाइसेंस करार के पंजीकरण के लिए

स्टांप ड्यूटी रूप में प्रोद्भूत रु 25,9793 करोड़ से संबंधित है। जीटीआईपीएल ने 10 प्रतिशत वार्षिक पर रु 40,979 करोड़ की कुल राशि मूल्यहासित की है।

चूंकि उपर्युक्त व्यय समग्र परियोजना अवधि के लिए प्रासंगिक है और अन्य निजी प्रचालकों के प्रशुल्क मामलों में अंगीकृत दृष्टिकोण के मद्देनजर, अपफ्रंट भुगतान और स्टांप ड्यूटी के पंजीकरण पर किए गए व्यय को अगस्त 2006 के पूर्ववर्ती आदेश में 28 वर्षों की अवधि में रिटर्न ऑफ़ किया गया था। यही दृष्टिकोण वास्तविक अंकड़ों के संदर्भ में अनुसरित किया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अप्रभाजित राशि के लिए स्वीकार्य दर पर प्रतिलाभ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ii). केपिटल पुर्जों के लिए वस्तुसूची पर सीमा के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित प्रतिमानक एक वर्ष का औसत उपभोग है। अगस्त 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, जीटीआईपीएल ने, नया टर्मिनल होने के नाते, संयंत्र और मशीनरी के मूल्यहासित मूल्य के 1 प्रतिशत पर केपिटल पुर्जों के मूल्य का अनुमान लगाया था। तथापि, जीटीआईपीएल ने अब विचाराधीन किसी भी वर्ष के लिए केपिटल पुर्जों की वस्तुसूची पर विचार नहीं किया है।

(iii). वस्तुसूची की अन्य मदों के मामले में, प्रतिमानक ईंधन को छोड़कर भंडारों के अधिकतम 6 माह का औसत उपभोग है। अगस्त 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, ईंधन से इतर वस्तुसूची ईंधन संयंत्र और मशीनरी के शंख जमा के 1 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया था। अब, जीटीआईपीएल ने अपने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों और छह माह के औसत उपभोग में दर्शाएं गए तत्संबंधी वर्ष के अंत में ईंधन को छोड़कर वस्तुसूची के वास्तविक मूल्य के निम्नतर पर विचार किया है, जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रतिमानकों के अनुसार है। इस प्रयोजन के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार करते समय, आरटीजी के लिए सेवाओं के आउटसोर्सिंग का करार मूल्य अलग रखा गया है।

(iv). जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित कार्यपूँजी की अन्य मदें पट्टा किरायों का पूर्व-भुगतान है। पट्टा किरायों के पूर्वभुगतान अगस्त 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2006 से 2008 के लिए कार्यपूँजी की मद के रूप में सुविचारित नहीं किए गए थे।

सीसीटीएल मामले में लिए गए निर्णय के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में रिफाइनमेंट घोषित करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया है जोकि विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में ली जाने वाली एलए की सांविदिक बाध्यताओं से होने वाले कुछ मदों पर आउटफलों की अनुमति देता है।

लाइसेंस करार का अनुच्छेद 10.5 जेएनपीटी की परिसंपत्तियों और जीटीआईपीएल को हस्तांतरित किए गए लाइसेंसशुदा परिसरों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय लाइसेंस अवधि के लिए वार्षिक प्रभारों के भुगतान के लिए दिया गया है। एलए के अनुच्छेद 10.7 में आगे कहा गया है कि जीटीआईपीएल को भी अतिरिक्त भूमि अथवा जेएनपीटी द्वारा जीटीआईपीएल को उपलब्ध करवाए गए अन्य परिसरों के लिए लाइसेंस अदा करना होगा।

लाइसेंस करार के अनुच्छेद 10.5 के अनुसार, पट्टा किराया प्रत्येक वर्ष के लिए अग्रिम रूप में वार्षिक आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय है। भूमि और जल क्षेत्र से इतर और अतिरिक्त परिसंपत्तियों जैसे भूमि, भवन, बस शेल्टर, रेल लाइनें आदि के मामले में पट्टा किराये के पूर्व भुगतान से संबंधित जीटीआईपीएल द्वारा दावाकृत व्यय वर्ष 2006 से 2008 के लिए क्रमशः रु 2958.56 लाख, रु 3068.34 लाख और रु 3119.34 लाख जेएनपीटी द्वारा दिए गए बिलों द्वारा समर्थित हैं। वर्ष 2006 और 2008 के लिए पूर्व-भुगतान गणना में पाई गई मामूली त्रुटि को शोधित करने के बाद, वर्ष 2006 से 2008 के लिए पट्टा किरायों का अग्रिम भुगतान विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

(v). जीटीआईपीएल ने वास्तविक रोकड़ शेष के निम्नतर और एक माह के रोकड़ प्रचालन व्ययों पर विचार किया है। यह प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार हैं जो अधिकतम एक माह के रोकड़ व्ययों पर रोकड़ शेष निर्धारित करते हैं। तथापि, सुविचारित शेष भूखंडों के लिए पट्टा किरायों का एकमात्र है जो विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

(vi). वर्ष 2006 से 2008 के लिए वर्तमान देयताएं जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित सुविचारित की गई हैं।

(vii). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2006 से 2008 के लिए नियोजित पूँजी क्रमशः रु 79,111.79 लाख, रु 85,326.44 लाख और रु 88,105.78 लाख परिगणित होता है।

(ज). अगस्त 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ अप्रैल 2006 से दिसम्बर 2008 अवधि के लिए 15 प्रतिशत पर स्वीकृत किया गया था। चूंकि वर्ष 2006 के दौरान जीटीआईपीएल का व्यावसायिक प्रचालन लगभग 9 महीनों के लिए है, वर्ष 2006 के लिए प्रतिलाभ 9 महीनों के लिए आनुपातिक रूप में स्वीकृत किया गया था। यही स्थिति वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय बनाए रखी गई है। संयोगवश, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2006 में 9 महीनों के लिए प्रतिलाभ का भी दावा किया है।

(झ). जीटीआईपीएल ने अपने प्रचालन 15 मार्च 2006 को शुरू किए थे और इस प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित अंतरिम उपाय के रूप में जेरनपीटी के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क बस्तू करते हुए सुविधाओं का प्रचालन किया था। जैसाकि पहले बताया गया है, संशोधित दरें 13.अक्टूबर 2006 को प्रभावी हुई थी। जीटीआईपीएल वर्ष 2006 में ₹ 8441.22 लाख के घाटे की स्थिति में था और वर्ष 2007 और 2008, के लिए क्रमशः ₹ 5419.01 लाख और ₹ 12,152.95 लाख की स्वीकार्य लागत और अनुमत अंतरिक्त प्रतिलाभ से ऊपर अतिरिक्त प्रतिलाभ अर्जित किया है। वर्ष 2006 के घाटे के समायोजन के पश्चात उक्त तीन वर्षों के लिए कुल अतिरिक्त अधिशेष स्थिति ₹ 9,130.74 लाख परिगणित होती है।

वर्ष 2006 से 2008 दोनों के लिए सुविचारित अनुमानों की तुलना में जीटीआईपीएल के वास्तविक प्रत्यक्ष निष्पादन का विश्लेषण वास्तविक यातायात में 26 प्रतिशत की सकारात्मक भिन्नता दर्शाता है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 विनिर्दिष्ट करता है कि यदि अनुमान की तुलना में निष्पादन भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक पाई जाती है तो पहले प्रोद्भूत लाभ का 50 प्रतिशत प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा। तथापि, देश की सामान्य आर्थिक बढ़ोतरी के मददेनजर है और इसलिए प्रासंगिक समय पर कंटेनर यातायात में बढ़ोतरी का चलन है, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया है कि अनुमानों में भिन्नता के लिए समायोजन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार सुविचारित नहीं किया जाएगा परन्तु 23 अगस्त 2006 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद सं. 12 (vi) में यथा प्रतिवेदित अनुमान भिन्नता के संदर्भ में होने वाले अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को पूर्णतः समायोजित करना उपयुक्त होगा। संयोगवश, जीटीआईपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 जून 2009 तक विस्तारित करने वाले आदेश 27 मार्च 2009 के अनुच्छेद 6 में किया गया उल्लेख कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 के बल 31 दिसम्बर 2008 तक जीटीआईपीएल के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने के लिए लागू किया जाएगा, एक चूक है। मूल वैधता अवधि की समाप्ति के बाद अर्जित अधिशेष का पूर्ण समायोजन सामान्य आदेश सं. टीएमपी/23/2003-डब्ल्यूएस दिनांक 30 सितम्बर 2008 द्वारा सभी पत्तनों/टर्मिनलों के लिए समान रूप से पहले से निर्धारित शर्त है। इसके अलावा, वर्ष 2009 में अनुमान भिन्नता का प्रश्न ही नहीं उठता है क्योंकि पिछला प्रशुल्क के बल वर्ष 2008 तक के अनुमानों पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया था।

जीटीआईपीएल ने अब टिप्पणी की है कि पूर्व अधिशेष का समायोजन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा क्योंकि बढ़ी हुई मात्राएं इसकी प्रचालन कुशलता का परिणाम थी। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश इस प्राधिकरण को किसी प्रावधान से विषयित होने की अनुमति देता है और इस प्राधिकरण ने उल्लिखित कारणों से जीटीआईपीएल के मामले में अनुमानों में भिन्नता भिन्न रूप से लेने का निर्णय किया है। कि इसे भिन्न रूप में लिया जाएगा, अगस्त 2006 में ही वापस दिया गया अग्रिम नोटिस था। अन्य शब्दों में, अगस्त 2006 में स्वीकृत की गई प्रशुल्क वृद्धि इस शर्त के अधीन थी कि वर्तमान चक्र में अनुमान भिन्नता का प्रभाव पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। पहले लिए गए निर्णय की समीक्षा करने के लिए कोई कारण दिखाई नहीं देता है।

जीटीआईपीएल में प्रारम्भिक तीन वर्षीय प्रशुल्क चक्र 31 दिसम्बर 2008 को पहले ही समाप्त हो चुका है। जैसाकि पहले बताया गया है, जीटीआईपीएल ने अगस्त 2006 में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009 के दौरान भी सुविधाओं का प्रचालन जारी रखा था। संशोधित प्रशुल्क जीटीआईपीएल में कार्यान्वित किए जाने तक, केलेंडर वर्ष 2010 की प्रथम तिमाही समाप्त हो जाएगी। ऐसी स्थिति में, जनवरी 2009 से मार्च 2010 अवधि के दौरान प्रचालक द्वारा अर्जित अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को भविष्य प्रशुल्क में पूर्ण समायोजन के लिए निर्धारित किए जाने की जरूरत है। चूंकि जनवरी 2009 से मार्च 2010 तक की अवधि वर्तमान प्रशुल्क चक्र 2009 से 2011 में पड़ती है, इसलिए उक्त अवधि अर्थात् जनवरी 2009 से मार्च 2010 के लिए जीटीआईपीएल की अनुमानित आय/लागत स्थिति आगे के अनुच्छेदों में दिसम्बर 2011 तक के वर्तमान प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि के लिए अनुमानित आय/लागत स्थिति के साथ विश्लेषित किया गया है।

जीटीआईपीएल ने अक्टूबर 2008 के अपने मूल प्रस्ताव में फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए वर्ष 2009 से 2011 के लिए कंटेनर शुपुट का अनुमान लगाया है। तथापि, मई 2009 में जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव वास्तविक टर्मिनल-वार लगात जमा मॉडल पर आधारित है।

यहाँ पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल्स लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के प्रशुल्क मामले का निपटान करते समय प्रचालक द्वारा अर्जित मात्रा कुशलता की मान्यता के लिए उन्नत तरीका खोजा था। यह दृष्टिकोण एक फ्रेमवर्क उपलब्ध करवाता है जो प्रचालक को निवेश पर प्रतिलाभ में सुधार करने के लिए प्रशुल्क परिकलन के लिए सुविचारित मानक क्षमता स्तर से ज्यादा मात्रा के प्रहस्तन के लिए प्रचालनों में कुशलता लाने के लिए प्रोत्साहित करेगा।

जेएनपीटी द्वारा जीटीआईपीएल के साथ किया गया करार अपेक्षा करता है कि जीटीआईपीएल 8 आरएमक्यूसी की न्यूनतम संख्या तैनात करे। अगस्त 2006 के प्रशुल्क आदेश से संबंधित प्रशुल्क कार्यवाहियों में, जीटीआईपीएल ने बताया था कि उसने 8 आरएमक्यूसी तैनात किए हैं। 8 आरएमक्यूसी पर विचार करते हुए और 2008 के अप्रैल तक प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए सूत्र और प्रासंगिक पैरामीटर लागू करते हुए, जीटीआईपीएल में कंटेनर टर्मिनल की मानक क्षमता लगभग ₹ 15.94 लाख परिमाणित होती है। वर्ष 2008 में लगभग 15.21 लाख टीईयू और वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग 15.18 टीईयू की अनुमानित मात्रा पर जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित अधिकतम वास्तविक मात्रा को देखते हुए, मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण इस रिपोर्ट में जीटीआईपीएल के मामले में प्रासंगिक नहीं होगा। जब जीटीआईपीएल में प्रहस्तित मात्राएं मानक क्षमता को पार करती है, एनएसआईसीटी में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अंगीकृत मानक दृष्टिकोण भविष्य में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए लागू किया जा सकेगा।

i). (क). जीटीआईपीएल ने मई 2009 में प्रस्तुत किए गए अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2009 से 2011 के लिए

क्रमशः लगभग 12.00 लाख टीईयू और 15.80 लाख टीईयू के यातायात का अनुमान लगाया है। जीटीआईपीएल के प्रस्ताव पर प्रतिसाद देते हुए, जेएनपीटी ने महसूस किया था कि जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए यातायात अनुमान पारम्परिक हैं। इस मामले में हुई संयुक्त सुनवाई में, बीसीसीआई ने उल्लेख किया था कि सम्पूर्ण वर्ष 2009 के लिए जीटीपीआईएल द्वारा प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात इसके द्वारा वर्ष 2009 की समाप्ति से दो महीना पहले अर्जित कर लिया गया था और जीटीआईपीएल के यातायात अनुमानों की ध्यानपूर्वक संवीक्षा की मांग की थी। हमारी सलाह के बाद, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 के लिए यातायात अनुमानों पर पुनर्विचार किया है और इसे बढ़ाकर 15.18,038 टीईयू किया गया है। जीटीआईपीएल ने इस आधार पर वर्ष 2010 और 2011 के लिए भी यातायात का समान स्तर व्यवस्थित किया है कि वैशिक मंदी अभी पूरी तरह खत्म नहीं हुई है। बीसीएचएर द्वारा सही देखा गया है कि वर्ष 2009 आर्थिक मंदी के हिसाब से आपवादिक वर्ष हो सकता है। तथापि, 2009 का बाद का हिस्सा सुधार का बायदा दर्शाता है जोकि जीटीआईपीएल में महीना-दर-महीना मात्रा वृद्धि से भी प्रमाणित होता है। जीटीआईपीएल ने स्वयं भी जेएनपीटी में उच्च मांग स्थिति के लिए दो अतिरिक्त आरएमक्यूसी और कुछ आरटीजी में अपने निवेश को तर्कसंगत ठहराया है। ऐसे परिदृश्य में, अगले दो वर्षों के लिए थुपुट का समान स्तर बनाए रखने के लिए भी ज्यादा स्वीकार्य नहीं लगता है। यह प्राधिकरण वैयक्तिक पत्तनों और टर्मिनलों के लिए कोई स्वतंत्र यातायात अध्ययन नहीं करता है। न तो जेएनपीटी और न ही किसी प्रमुख उपयोक्ता असोसिएशन ने जीटीआईपीएल में संभव भविष्य यातायात परिदृश्य पर कोई व्यौरे भेजे हैं। ऐसी रिपोर्ट में, जीटीआईपीएल के यातायात अनुमानों में स्थिरता और कारणों से अपनी ओर संशोधन नहीं किया जा सकता। इसलिए, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित यातायात पूर्वानुमानों पर विश्वास किया गया है। तथापि, यातायात में वास्तविक निष्पादन की भिन्नता के कारण जीटीआईपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है और इसे मददेनजर रखते हुए कि अनुमानित यातायात वर्ष 2010 और 2011 के लिए बढ़ातरी परिकलिपत नहीं की जाती है और अतिरिक्त निवेश इस कार्यवाही में सुविचारित किया जाता है तो यातायात में भिन्नता का प्रभाव मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार सुविचारित नहीं किया जाएगा परन्तु अगले प्रशुल्क चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ख). (क). जीटीआईपीएल ने कंटेनर मिश्रण जिसमें विदेशी कंटेनर (90.44 प्रतिशत), पोतांतरण कंटेनर (4.15 प्रतिशत), जोखिमपूर्ण (3.59 प्रतिशत), अति-आयामीय कंटेनर (0.43 प्रतिशत) और रेस्टोज (1.39 प्रतिशत) पर पहुंचने के लिए कुछ प्रतिशतों को अंगीकृत किया गया है। अनुमानित कंटेनर मिश्रण, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, वर्ष 2009 में अक्टूबर 2009 तक वास्तविक मात्रा मिश्रण पर आधारित है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित कंटेनर मिश्रण पर इस कार्यवाही में विश्वास किया गया है।

जीटीआईपीएल ने वर्तमान दरों और वर्ष 2009 से 2011 के अनुमानित यातायात के संदर्भ में कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से प्रहस्तन आय का विस्तृत परिकलन भेजा है। विदेशी कंटेनरों, पोतांतरण, जोखिमपूर्ण और अतिआयामीय कंटेनरों के प्रहस्तन से आय के अनुमानन के अलावा, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 के लिए लॉक बिन्स, हैच कवर, शट आउट्स, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ गतिविधि पोतांतरण कंटेनरों का अतिरिक्त परिवहन, प्रीरीतन विजली प्रभारों आदि से आय अनुमानन भेजा है। लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट आय अनुमानन गणनाओं में निर्दिष्ट अनुमानों की अपेक्षा वर्ष 2009 से 2011 के लिए ₹ 0.465 लाख प्रत्येक तक ज्यादा पाया गया है। इस भिन्नता का कारण स्पष्ट नहीं किया गया है। हमने गणनाओं में यथा निर्दिष्ट अनुमानों को लिया है।

जीटीआईपीएल ने रेल द्वारा संचालित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन प्रचालनों (आईटीआरएचओ) से लगाए गए आय अनुमानों पर विचार किया है। आईटीआरएचओ आय वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1641.11 लाख परिगणित होती है। इसके अलावा, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 35.73 लाख पर आईसीडी कंटेनरों के मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन के हिस्से के रूप में जेएनपीटी और एनएसआईसीटी से अनुमानित प्राप्तियों पर विचार किया है। अनुमानित आईटीआरएचओ आय का जोड़ वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1676.84 लाख परिगणित होता है।

वर्ष 2006 से 2011 के लिए तटीय कंटेनरों का यातायात प्रतिवेदित नहीं किया गया है। इसलिए, जीटीआईपीएल ने अनुमानन में तटीय आय पर विचार नहीं किया है।

(ख). जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1250.98 लाख पर एकरामान रूप से भंडारण आय का अनुमान लगाया है। अनुमानित भंडारण आय की सटीकता जीटीआईपीएल द्वारा गणनाएं नहीं भेजे जाने पर सत्यापित नहीं की जा सकेगी। तथापि, यह लगता है कि वर्ष 2009 के भंडारण आय अनुमान नवम्बर 2009 तक वारस्तविकताओं पर आधारित हैं। जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2009 से 2011 के लिए यथा प्रेरित अनुमानित भंडारण आय पर विश्वास किया गया है।

(ग). वर्ष 2009 से 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन आय वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1523.25 लाख के स्तर पर छूट के समायोजन के पश्चात है। इसी प्रकार, जीटीआईपीएल ने आय गणना में नामे रूप में वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 360.22 लाख के कुछ क्रेडिट नोट समायोजित किए हैं। छूट प्रदान करना जीटीआईपीएल के प्रबंधन का निर्णय है और प्रशुल्क निर्धारण कार्यावाही इसे मान्यता नहीं दे सकती। यह प्रधिकरण किसी भी मामले में मामला—दर—मामला आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए विवेकाधिकार संव्यवहार से संबद्ध नहीं है। क्रेडिट नोटों का समायोजन आय गणना में प्रासंगिक प्रतीत नहीं होता है। हमने जीटीआईपीएल के मौजूदा दरमान के अनुसार जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित आय को लिया है।

(घ). जीटीआईपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गीत प्रशुल्क भदों से होने वाली आय का अनुमान लगाने के लिए 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 47.70 की विनिमय दर पर विचार किया है। अनुमानित आय इस विश्लेषण को अतिम रूप देते समय प्रचलित 1 अमेरिकी डॉलर = ₹ 45.7350 की विनिमय दर से अद्यतन की गई है।

(viii). प्रचालन लागत के अनुमान नीचे विश्लेषित किए गए हैं:-

(क). प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत:

प्रचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत में दो लागत भदे, नामतः आरटीजी प्रचालकों के लिए अनुमानित मैन-पावर लागत और बांधना और सुरक्षा लागत शामिल है।

(कक). आरटीजी प्रचालन लागत:

जीटीआईपीएल ने प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के आधार पर आरटीजी का प्रचालन और अनुरक्षण कार्य जून 2006 में भी कलमार से आउटसोर्स किया है। यह देखा गया है कि जून 2006 में जीटीआईपीएल द्वारा किया गया करार 5 वर्षों की अवधि के लिए है। जीटीआईपीएल और कलमार के बीच हुए करार की प्रति से भी देखा जा सकता है कि यह करार आरटीजी मरम्मतों और अनुरक्षण तथा प्रधालनों से संबंधित कार्य के निष्पादन के लिए एक पैकेज है। जीटीआईपीएल ने आरटीजी प्रचालक मैनपावर लागत के अधीन आरटीजी प्रचालनों और अनुरक्षण लागत का एक तिहाई प्रत्यक्ष लेबर लागत रूप में और शेष दो तिहाई व्यय के लेखांकन के प्रयोजन के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अधीन प्रभाजित किया है। जीटीआईपीएल द्वारा दो विभिन्न शीर्षों में व्यय के आवंटन की मात्रा पर विचार किया गया है क्योंकि आखिरकार कुल व्यय प्रशुल्क पर निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक है।

कलमार को देय और जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2008 के लिए सुविचारित 10.76 यूरो प्रति घंटा की औसत दर में वर्ष 2009 में लगभग 18 प्रतिशत और वर्ष 2010 और 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग 4 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। करार की प्रति दर्शाती है कि दर जिसपर वर्ष 2009 के लिए कलमार को भुगतान किया जाना है, 13 यूरो प्रति घंटा है। वर्ष 2008 की औसत दर के संदर्भ में वृद्धि वर्ष 2009 के लिए 20.81 प्रतिशत और वर्ष 2010 के लिए 25.46 प्रतिशत देखी गई है।

कलमार को भुगतान एक वर्ष में कुल आरटीजी घंटों पर आधारित है जोकि 2,22,005 घंटे प्रतिवर्ष अनुमानित किया गया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने पर, जीटीआईपीएल ने स्पष्ट किया है कि पोत से उतारे गए सभी कंटेनरों को आरटीजी द्वारा कम से कम दो बार, कंटेनर यार्ड में एक लिफ्ट ऑन और एक लिफ्ट ऑफ, शट आउट कंटेनरों के लिए अतिरिक्त लिफ्ट ऑफ और लिफ्ट ऑन के अलावा प्रहसित करना जरूरी हो जाता है और आरटीजी द्वारा जरूरी अनिवार्य हाऊस कीपिंग फेरे लगाए जाते हैं।

2008 के अपफ्रांट प्रशुल्क दिशानिर्देश कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं जिसके अनुसार एक क्यूसी के लिए 3 आरटीजी निर्धारित की गई है। यदि 25 फेरे प्रति घंटा का प्रतिमानक दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित लेखा में लिया जाता है और 1.3 के टीईयू अनुपात के साथ, तीन आरटीजी लगभग 66 टीईयू प्रति घंटा की उत्पादकता देने की स्थिति में हो सकती है। आदर्श स्थिति में जहां बार-बार स्थानांतरण अपेक्षित नहीं होता है, एक आरटीजी, इसलिए, लगभग 20 टीईयू/घंटा प्रहस्तन कर सकता है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित आरटीजी द्वारा प्रहस्तन के लिए 14.08 टीईयू प्रति घंटा का आउटपुट रत्तर 22.75 टीईयू प्रति घंटा के मानक आउटपुट रत्तर की अपेक्षा कमतर पाया गया है। दर में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि जिसपर कलमार को भुगतान किया जाता है, उत्पादकता रत्तर में सुधार द्वारा भी दर्शाया जा सकता है। प्रतिवेदित वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने के लिए करार की प्रतिलिपि के अलावा कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया है। ऐसे विश्लेषण के अभाव में, आरटीजी उत्पादकता में कम से कम 10 प्रतिशत का सुधार उपयुक्त अपेक्षित किया गया है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2,20,005 घंटों का अनुमान लगाया है। चूंकि वर्ष 2009 पहले ही खत्म हो चुका है, इसलिए वर्ष 2010 और 2011 के लिए आरटीजी घंटे में 10 प्रतिशत सुधार वर्ष 2009 को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पूर्व वर्ष के लिए सुविचारित किया गया है। आरटीजी घंटा प्रतिवर्ष 2010 और 2011 के लिए क्रमशः 199,922 घंटे और 181,736 घंटे परिगणित किया गया है।

1 यूरो = ₹0 69/- की विनिमय दर के आधार पर वर्ष 2009 के लिए परिकल्पित अनुमानित राशि वर्ष 2009 के 1 यूरो = ₹0 67.4443 की औसत विनिमय दर और वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित व्यय का निर्धारण करने के लिए इस मामले के विश्लेषण को अंतिम रूप देते समय प्रचलित 1 यूरो = ₹0 64.2050 की विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन की गई है। अधुनातित अनुमान वर्ष 2009 से 2011 के लिए क्रमशः ₹0 1887.28 लाख, ₹0 1696.92 लाख और ₹0 1600.90 लाख परिगणित होता है। आरटीजी के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए अनुमानित व्यय की उपयुक्तता की जांच करने के लिए, कंटेनर टर्मिनल हेतु 2008 के अपफ्रांट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लेखा में लिया गया है। दिशानिर्देश मरम्मतों और अनुरक्षण के लिए उपस्करों की लागत का 2 प्रतिशत और 5 लाख टीईयू से अधिक की क्षमता वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए अन्य व्ययों के लिए सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 10 प्रतिशत प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। यदि हमारे द्वारा अधुनातित किए गए आरटीजी प्रचालनों और अनुरक्षण लागत के अनुमान उपर्युक्त दिशानिर्देशों से भिन्न होते हैं तो उपस्करों की पूँजी लागत के प्रतिशत के रूप में अनुमान लगभग 8 प्रतिशत परिगणित होते हैं जोकि 12 प्रतिशत के प्रतिमानक से काफी कम है।

(क्ष). बांधना और सुरक्षा लागत:

बांधना और सुरक्षा कार्य जीटीआईपीएल द्वारा ₹0 12.50 प्रति बॉक्स की दर से निजी पक्ष को सौंपा गया है और करार जनवरी 2008 से दिसम्बर 2009 तक दो वर्षों की अवधि के लिए वैध और आगे एक वर्ष की अवधि के लिए विरतार-योग्य है। जीटीआईपीएल ने लगभग 72.50 प्रतिशत के अनुमानित थ्रुपुट प्रतिवर्ष के लिए वर्ष 2010 और 2011 के लिए इस व्यय के अनुमानन हेतु ₹0 12.50 की दर पर विचार किया है। करार और करार की अवधि दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित अनुमानों पर विचार किया गया है।

(ख). उपस्कर चालन लागत:

(खक). बिजली लागत:

जीटीआईपीएल ने जीटीआईपीएल में पूर्व औसत समग्र उपभोग प्रति टीईयू के आधार पर प्रतिवंधित किए जाने वाले वर्ष 2009 से 2011 के लिए 13.73 इकाईयां प्रति टीईयू पर विचार करते हुए बिजली लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2008 के लिए वास्तविक उपभोग भी 13.73 इकाईयां प्रति टीईयू पर प्रतिवेदित किया गया है।

पड़ोसी टर्मिनल एनएसआईसीटी में 12 इकाईयां प्रति टीईयू के उपभोग के लिए 13.73 इकाईयां प्रति टीईयू के उपभोग से तुलना करने पर, जीटीआईपीएल पर उपभोग जीटीआईपीएल द्वारा यथा स्पष्ट जीटीआईपीएल में प्रहस्तित प्रशीतन कंटेनरों की उच्चतर मात्राओं के कारण उच्चतर है। यह स्थिति जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रांत प्रशुल्क के निर्धारण हेतु इसके प्रस्ताव के समय भी भूस्वामी पत्तन जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित की गई थी। जीटीआईपीएल ने दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थित वर्ष 2009 में ₹ 11.46 की इकाई दर पर विचार किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तन न्यासों/टर्मिनल प्रचालकों के आय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान संचलन के संदर्भ में कीमतों के उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित आयात के अनुसार होने चाहिए। तदनुसार, 5.80 प्रतिशत का वृद्धि कारक वर्ष 2009-10 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यव पूर्वानुमानों के लिए सुविचारित किए जाने की जरूरत है। वर्ष 2009 को आधार रूप में लेते हुए 5.80 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2010 और 2011 के लिए बिजली लागत का अनुमान दिशानिर्देशों के अनुसार है।

(ख्ख). जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित ईंधन लागत का उपभोग दर्शाता है कि इसने वर्ष 2008 के लिए 2.21 लिटर प्रति टीईयू के वास्तविक उपभोग के विपरीत 2.17 लिटर प्रति टीईयू पर उपभोग सुविचारित किया है। शायद कुछ सेवाओं की आउटसोर्सिंग के कारक 2008 के अपक्रांत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 4 लिटर प्रति टीईयू के प्रतिमानक से तुलना करने पर यह कमतर है। ₹ 37.44 प्रति लिटर पर जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित ईंधन की इकाई लागत ₹ 36.70 प्रति लिटर की प्रचलित दर में अधुनातित की गई है। वर्ष 2010 और 2011 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए इकाई दर में सुविचारित वृद्धि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है।

(खग). मरम्मतों और अनुरक्षण लागत

उपस्करों के लिए अनुरक्षण लागत के अनुमानन में जीटीआईपीएल द्वारा अंगीकृत आधार तत्संबंधी प्रहस्तन उपस्करों की पूँजी लागत के विभिन्न प्रतिशतों के अंगीकरण द्वारा है। जब जीटीआईपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के लिए आधार स्पष्ट करने के लिए कहा गया था, प्रचालक ने स्पष्ट किया है कि इसने 2008 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर उपस्करवार मरम्मतों और अनुरक्षण व्यय चिह्नित किए हैं। कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रांत के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश उपस्करों की लागत के 2 प्रतिशत का प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। जीटीआईपीएल के अनुमान प्रतिमानकों के संदर्भ में उपयुक्त स्तर के भीतर पाए गए हैं। जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित जीटीआईपीएल के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(ग). उपस्कर किराया प्रभार:

उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए ट्रैक्टर-ट्रेलरों के किराये से संबंधित है। ट्रैक्टर ट्रेलरों के उपयोग का अनुमानित पैटर्न कंटेनर यार्ड तक आवाजाही के लिए अनुमानित थ्रुपुट का 100 प्रतिशत, यार्ड से रेल तक अनुमानित थ्रुपुट का 26 प्रतिशत और अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए अनुमानित थ्रुपुट का लगभग 13.60 प्रतिशत है। जीटीआईपीएल ने बताया है कि वर्ष 2008 के लिए किराया प्रभार ₹ 100 प्रति टीईयू था। बजटीय कोटेशनों के आधार पर, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 के लिए ₹ 150 प्रति टीईयू की दर लागू करते हुए किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। अगले दो वर्षों के लिए व्यय, वर्ष 2009 आधार रूप में लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष से 5.8 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। जीटीआईपीएल के अनुमान प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों से सत्यापन की शर्त पर सुविचारित किए गए हैं।

(घ). पट्टा किराये :

जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी को देय वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए क्रमशः ₹ 3234.26 लाख, ₹ 3354.28 लाख और ₹ 3496.34 लाख के पट्टा किरायों का अनुमान लगाया है।

जीटीआईपीएल ने भूमि की विभिन्न श्रेणी और अन्य परिसंपत्तियों के लिए देय पट्टा किराये का बहुत ब्रेकअप दर्शाते हुए गणनाएं भेजी हैं। इस ब्रेकअप में भूमि की विभिन्न श्रेणी और अन्य परिसंपत्तियों के लिए सुविचारित क्षेत्र और उसके लिए इकाई दर जैसे व्यौरे नहीं दिए गए थे। इसके अलावा, जीटीआईपीएल के अनुमान क्लेंडर वर्ष आधार पर हैं जबकि जेएनपीटी द्वारा दावाकृत पट्टा किराया वर्ष 2009 के हिस्से और वर्ष 2010 के हिस्से के लिए है। जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित जेएनपीटी के बिलों की प्रतियों से देखा जा सकता है।

उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, अनुमानों की सटीकता के सत्यापन के लिए यह संभव नहीं था, जेएनपीटी से प्रति सत्यापन करने और पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था और जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान जेएनपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार हैं। हमारे अनुरोध की पावती के अलावा, हमें इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक जेएनपीटी से अपेक्षित सूचना प्राप्त नहीं हुई थी। जीटीआईपीएल की पुष्टि पर जवाब देते हुए कि अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है, अनुमान जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किए गए हैं।

(द). बीमा

लाइसेंस करार में जीटीआईपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियों सहित जीटीआईपीएल द्वारा निर्मित और खरीदी गई सभी परिसंपत्तियों के लागत और व्यय पर बीमा करवाने के लिए कहा गया है। वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए बीमा लागत क्रमशः ₹ 476.71 लाख, ₹ 504.36 लाख और ₹ 533.61 लाख पर अनुमानित किया गया है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 के लिए वास्तविक बीमा लागत लेते हुए तत्संबंधी पूर्व वर्ष के अनुमान में 5.80 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए इस लागत का अनुमान लगाया है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए अनुमानित बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 0.36 प्रतिशत से 0.39 प्रतिशत के बीच है और अपेक्षित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के भीतर है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित बीमा प्रीमियम के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(च). अन्य व्यय

अनुमानित अन्य व्यय आंतरिक परिवहन, वस्तुसूची रिटर्न ऑफ आदि से संबंधित है। यह वर्ष 2008 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष में 5.80 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2009 से 2011 के लिए क्रमशः ₹ 363.63 लाख, ₹ 384.72 लाख और ₹ 407.04 लाख पर अनुमानित किया गया है।

(छ). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास कम्पनी अधिनियम के अनुसार अगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों के साथ स्ट्रेट लाइन पद्धति पर स्वीकृत किया जाएगा। अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के पिछले निर्धारण में सुविचारित मूल्यहास की दरें अब व्यवस्थित की गई हैं। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2009 से 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित दरें मूल्यहास वर्ष 2008 में प्रचालक द्वारा सुविचारित दरों के समान हैं जैसाकि वर्ष 2008 के लिए जीटीआईपीएल के प्रमाणित लेखापरीक्षित लेखों से देखा जा सकता है।

(ज). उपरिव्यय

प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों के मामले में, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2008 के वास्तविकताओं से वर्ष 2009 के लिए 17 प्रतिशत की वृद्धि और तत्संबंधी पिछले वर्षों से वर्ष 2010 और 2011 के लिए 18 प्रतिशत प्रत्येक की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। सामान्य उपरिव्यय के मामले में, प्रचालक ने वर्ष 2008 के वास्तविक आंकड़ों से वर्ष 2009 के लिए 10.55 प्रतिशत वृद्धि और तत्संबंधी पिछले वर्षों से वर्ष 2010 और 2011 के लिए लगभग 7 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

वृद्धि की प्रस्तावित मात्रा के लिए उद्धरित कारण वर्ष 2010 के लिए भेरिट वृद्धियां और निष्पादन बोनस बताया गया है। जीटीआईपीएल ने भी बताया है कि उसने सीआईएसएफ कार्मिकों की तैनाती के लिए विविध प्रभारों के रूप में जेएनपीटी द्वारा दिए गए बिल के आधार पर ₹ 2.06 करोड़ प्रतिवर्ष के व्यय पर विचार किया है।

जैसाकि पहले बताया गया है कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/निजी टर्मिनल प्रचालकों का व्यय अनुमानन डब्ल्यूपीआई के मौजूदा संचलन के संदर्भ में कीमतों के उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2009 के लिए अनुमानित प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2008 के वास्तविक आंकड़ों पर 5.80 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अधुनातित किया गया है और उसके पश्चात सीआईएसएफ कार्मिकों की तैनाती के लिए मई 2009 में जेएनपीटी द्वारा दिए गए ₹ 2.06 करोड़ के दावे पर वर्ष 2009 के लिए विचार किया गया है। वर्ष 2010 और 2011 के अनुमान वर्ष 2009 को आधार रूप में लेते हुए 5.8 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए अधुनातित किए गए हैं।

अनुमानित सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2008 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए 5.80 प्रतिशत प्रतिवर्ष के स्वीकार्य वृद्धि कारक के अनुसार अधुनातित किया गया है।

(अ). वर्ष 2004 और 2005 में राजस्व के लिए प्रभारित व्यय 28 वर्षों की अवधि में रिटर्न ऑफ किए गए हैं और वार्षिकीकृत व्यय 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 2.05 करोड़ के अनुमानों में लेखांकित किया गया है। यह जीटीआईपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है और अगस्त 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के प्रारम्भिक निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया है।

(ज). अक्टूबर 2008 के इसके प्रारम्भिक प्रस्ताव में, जीटीआईपीएल ने कुशलता लाभ के रूप में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक के लिए जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी दी थी। मई 2009 के संशोधित प्रस्ताव में और दिसंबर 2009 के अधुनातित प्रस्ताव में, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी जीटीआईपीएल द्वारा लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं की गई है।

तथापि, प्रचालक ने इस प्राधिकरण से मामले पर पुनर्विचार करने के लिए अनुरोध किया था। पोत परिवहन मंत्रालय ने यह स्पष्ट करते हुए 29 जुलाई 2009 को नीति निदेश जारी किया है कि राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी भुगतान इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण/संशोधन के लिए लागत रूप में नहीं लिया जाएगा। जीटीआईपीएल द्वारा यथा सहमत, अगस्त 2004 में जेएनपीटी के साथ जीटीआईपीएल द्वारा हस्ताक्षरित एलए में भी प्रशुल्क के परिकलन में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अस्वीकार्यता से संबंधित विशिष्ट प्रावधान दिया गया है।

(ix). नियोजित पूँजी:

अचल परिसंपत्तियां

(क). वर्ष 2009

लगभग ₹ 271.62 करोड़ की सीमा तक वर्ष 2009 के लिए प्रस्तावित सकल प्रखंड के संवर्धनों में दो रेल मार्जंटेट क्रेनों (आरएमक्यूसी), 11 रबड़ टायर वाली गैन्ड्रियों और 20 स्प्रेडरों को निम्नवत् रूप में शामिल किया गया हैं—

(i).	2 आरएमक्यूसी	₹ 63.16 करोड़
(ii).	11 आरटीजी	₹ 78.71 करोड़
(iii).	20 स्प्रेडर	₹ 12.09 करोड़
	जोड़	₹ 153.96 करोड़

उपर्युक्त उपस्कर क्षमता बढ़ाने और उत्पादकता में सुधार करने के लिए बताए गए हैं। संयोगवश, उपर्युक्त उपस्कर लाइसेंस करार में निर्धारित उपस्कर की न्यूनतम संख्या से अधिक प्राप्त किए गए हैं।

(ख). लगभग 117.66 करोड़ की शेष राशि विजली संस्थापनों (वर्तमान सैटअप और विस्तारित क्षमता के लिए विजली कार्य बढ़ाने हेतु), पेवमेंट (यार्ड भीड़ को कम करने और सुगम निकासी के लिए पुनःदावाकृत भूमि हेतु), पुनःदावाकृत भूमि में मृदा सुधार, जैनसेट (ऊर्जा बचत के लिए), परियोजना परामर्श (विस्तारित क्षमता के लिए), डाटा प्रोसेसिंग उपस्कर (पुनर्स्थापन के लिए), ईआरपी सॉफ्टवेयर (अपग्रेडेशन के लिए), लीज होल्ड में सुधार (सुगम प्रचालनों के लिए), संयंत्र और मशीनरी (सुगम प्रचालनों के लए ट्रैक्टर ट्रेलर स्थिति निर्धारण प्रणाली), रीच-स्टेकरों और खाली हैंडलरों के मामले में सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों से संबंधित है।

वर्ष 2009 के लिए उपर्युक्त सूचीबद्ध निवेशों में से एक प्रमुख मद लगभग ₹ 74.31 करोड़ की लागत पर पुनःदावाकृत भूमि के पेवमेंट से संबंधित है। जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा स्पष्ट किया गया है, निवेश जीटीआईपीएल को स्टेकिंग की ऊंचाई कम करने और यार्ड की भीड़ को कम करने तथा निकासी में मदद करेगा। महत्वपूर्ण है कि पुनःदावाकृत भूमि का पेवमेंट लाइसेंस करार की अपेक्षा है क्योंकि एलए की वर्षावार निवेश योजना में यथा उल्लिखित पुनःदावाकृत भूमि को कंटेनर यार्ड में बदलने में आने वाली सिविल लागत प्रचालक को खर्च करनी होगी। यह उल्लेखनीय है कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.11 विनिर्दिष्ट करता है कि आरओसीई लाइसेंस करार के अनुसार किए गए निवेशों पर स्वीकृत किया जाएगा।

जीटीआईपीएल ने बताया है कि लगभग ₹ 4.22 करोड़ और ₹ 3.68 करोड़ की लागत पर क्रमशः रीच स्टेकरों और खाली हैंडलरों की प्राप्ति एलए की अपेक्षा के अनुसार है।

जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि जीटीआईपीएल अतिरिक्त घाट क्रेनें आरटीजी और स्प्रेडर पहले ही संस्थापित कर चुका है और वे जीटीआईपीएल में प्रचालन में हैं। तथापि, जीटीआईपीएल में वर्ष 2009 के दौरानकिए

गए अन्य निवेशों के संबंध में जेएनपीटी का प्रतिसाद वर्ष 2009 के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा किए गए निवेशों की स्थिति को निर्धारित करने के लिए पूर्णतः उपयोगी नहीं पाया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति और जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य जैसे करार की प्रतियां और बजटीय उद्दरण्डों के आधार पर, वर्ष 2009 के लिए प्रस्तावित निवेशों पर इस विश्लेषण के लिए विश्वास किया गया है।

(ग). वर्ष 2010

वर्ष 2010 के दौरान प्रस्तावित निवेश डाटा प्रोसेसिंग उपस्कर (पुर्नस्थापन के लिए), ईआरपी सॉफ्टवेयर (गेट ऑटोमेशन के लिए) और ट्रैक्टर ट्रेलर (टीटी) अनुरक्षण वर्कशाप (प्रचालनों की सुविधा के लिए) के लिए लगभग रु 25.39 करोड़ की सीमा तक के लिए हैं। संयोगवश, हालांकि ट्रैक्टर ट्रेलर जीटीआईपीएल द्वारा कियाये पर लिए जाते हैं, परंतु टीटी के लिए वर्कशाप प्रचालनों की सुविधा के लिए बताया गया है।

(घ). वर्ष 2011

प्रचालक ने डाटा प्रोसेसिंग उपस्कर (पुर्नस्थापन के लिए) और ईआरपी सॉफ्टवेयर (गेट ऑटोमेशन के लिए) के लिए वर्ष 2011 में लगभग रु 9.80 करोड़ का निवेश प्रस्तावित किया गया है।

वर्तमान सुविधा और ऑटोमेशन के पुर्नस्थापनों की प्रकृति में सामान्यतः वर्ष 2010 और 2011 के लिए प्रस्तावित निवेश जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के दौरान सत्यापन की शर्त पर सुविचारित किए गए हैं।

(ड). कार्य पूँजी

वस्तुसूची के मामले में, जीटीआईपीएल ने उपस्करों की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50 प्रतिशत पर वस्तुसूची (केपिटल पुर्जों से इतर) सुविचारित की है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.9 ईंधनों के अलावा भंडारों का अधिकतम 6 माह का औसत उपभोग निर्धारित करे हैं। चूंकि भंडारों के उपभोग पर अनुमान उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं इसलिए इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविक के संदर्भ में सत्यापन की शर्त पर सुविचारित किया गया है।

संयोगवश, चूंकि उपस्करों की अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत में आरटीजी की मरम्मतों और अनुरक्षण की लागत शामिल है और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि जीटीआईपीएल ने आरटीजी की मरम्मतों और अनुरक्षण का आउटसोर्स किया है, आरटीजी की मरम्मत और अनुरक्षण लागत को अलग रखते हुए केवल उपस्कर की अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत के 50 प्रतिशत पर विचार किया गया है।

वर्ष 2009 से 2011 के लए पट्टा किरायों का पूर्व-भुगतान तत्संबंधी वर्षों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा क्रमशः रु 3234.26 लाख, रु 3354.28 लाख और रु 3496.34 लाख पर अनुमानित किया गया है। पहले बताए गए कारणों से, जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान स्वतंत्र रूप से अथवा जेएनपीटी की सहायता से सत्यापित नहीं किए जा सकते। विचार करते हुए कि पट्टा किराये का पूर्व-भुगतान एलए के अधीन एक दायित्व है और जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों के साथ अनुमानों के सत्यापन के अधीन, जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान सुविचारित किए गए हैं।

प्रशुल्क दिशानिर्देश 1 महीने के रोकड़ व्ययों पर रोकड़ जमाराशियों पर सीमा निर्धारित करते हैं। चूंकि पट्टा किराये का पूर्व-भुगतान वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में पहले ही सुविचारित किया गया है, अनुमानित पट्टा किराया एक माह के मामला व्यय के परिकलन के लिए जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित रोकड़ व्ययों से अलग रखा गया है। वर्तमान देयताएं जीटीआईपीएल द्वारा यथा अनुमानित परिगणित की गई हैं।

अगरत 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित कार्यवाही के दौरान, जेएनपीटी ने संप्रेषित किया था कि टर्मिनल की क्षमता 13,00,000 टीईयू है। लाइसेंस करार न्यूनतम 8 घाट क्रेनों के लिए दिया गया है। क्षमता गणना के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित रूत्र उधार लेते हुए, 70 प्रतिशत उपयोगिता कारक स्तर के साथ 8 घाट क्रेनों के लिए मानक क्षमता 15,94,320 टीईयू परिगणित होता है। सूत्र सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना में 25% फेरे प्रति घाट का प्रतिमानक निर्धारित करता है। संयोगवश, जीटीआईपीएल ने, सकल क्रेन उत्पादकता के रूप में 30% फेरे प्रति

घंटा का दावा किया है, 15,94,320 टीईयू की क्षमता और वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए 15,18,034 टीईयू के अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता 95.20 प्रतिशत परिगणित होती है।

एलए 8 घाट क्रेनों और 29 आरटीजी की न्यूनतम संख्या की तैनाती निर्धारित करता है। इस न्यूनतम अपेक्षा के विपरीत, जीटीआईपीएल ने वर्तमान प्रहस्तन उपस्करों के अपने बेडे में 20 स्प्रेडरों के साथ दो घाट क्रेनों और 11 आरटीजी शामिल किए हैं। वर्ष 2009 से 2011 के यातायात अनुमानों में अतिरिक्त क्षमता आदर्श रूप में दर्शाई जानी चाहिए। परंतु प्रहस्तन उपस्करों का संवर्धन 2011 तक के प्रशुल्क वैधता चक्र के दौरान टर्मिनल में प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित यातायात में किसी वृद्धि द्वारा समर्थित नहीं किया गया है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए अनुमानित यातायात वास्तव में 8 घाट क्रेनों वाली क्षमता की अपेक्षा कम है। प्रचालक ने बताया है कि अतिरिक्त क्रेनों को शामिल किए जाने से ज्यादा बाज़ों के प्रहस्तन में ट्रेड को सहायता मिली है जिससे टटीय ट्रेड को लाभ पहुंचा है और यह इस स्थिति में है कि अधिक अनिर्धारित आगमनों को व्यवस्थित कर सकता है और यह इस स्थिति में रहा है कि सीमित घाट लम्बाई पर पोतों को तीव्रता से वापस भेजा जा सके।

10 घाट क्रेनों के साथ और घाट क्षमता के निर्धारण के लिए 2008 के अपक्रंत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र का अनुसरण करते हुए, जीटीआईपीएल की क्षमता 19.92 लाख टीईयू परिगणित होती है। 10 घाट क्रेनों के साथ क्षमता उपयोगिता 76 प्रतिशत परिगणित होती है यदि 15.8 लाख टीईयू के अनुमानित यातायात पर विचार किया जाता है। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक होगी जब यदि टर्मिनल 10 घाट क्रेनों के साथ प्रचालन करता है, इसलिए वर्ष 2009 से 2011 के लिए नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।

(xi). जैसाकि पहले बताया गया है, जीटीआईपीएल ने अगस्त 2006 में निर्णीत प्रशुल्क स्तर पर वर्ष 2009 के दौरान सुविधाओं का प्रचालन जारी रखा है। जब तक संशोधित किया जा रहा प्रशुल्क लागू किया जाएगा, केलेंडर वर्ष 2010 की पहली तिमाही समाप्त हो चुकी होगी। जनवरी 2009 से मार्च 2010 अवधि के लिए वित्तीय/लागत स्थिति, पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में चर्चा के अधीन, स्वीकार्य लागत और अनुमत्त प्रतिलाभ से ऊपर लगभग ₹ 2712.77 लाख का अतिरिक्त अधिशेष प्रकट करती है।

₹ 2712.77 लाख की पूरी राशि सुनिवारित की गई है, ऊपर स्पष्ट किए गए कारणों से, वर्ष 2006 से 2008 अवधि के लिए ₹ 9,130.74 लाख के अतिरिक्त अधिशेष के साथ, जिसका जोड़ ₹ 11,843.51 लाख होता है, अप्रैल 2010 से 31 दिसम्बर 2011 तक की अवधि के लिए प्रशुल्क में समायोजन हेतु। वर्ष 2006 से 2009 के लिए जीटीआईपीएल के निष्पादन का विश्लेषण प्रकट करता लागत विवरण अनुबंध-I रूप में संलग्न किया गया है।

भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष के समायोजन के संबंध में, सामान्यतः पूर्व अधिशेष अगले तत्काल प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाता है, जो जीटीआईपीएल के मामले में अप्रैल 2010 से 31 दिसम्बर 2011 में समायोजित किया जाएगा। जीटीआईपीएल ने इस आधार पर पूर्व अधिशेष को 9 किस्तों में समायोजित करने का अनुरोध किया है कि जीटीआईपीएल का वास्तविक प्रतिलाभ मंदी के प्रभाव के कारण बहुत प्रभावित हुआ है और प्रशुल्क में अल्पावधि उतार-चढ़ावों से बचने के लिए है। एनएसआईसीटी और पीएसए सिकाल के मामले में जिनपर पहले निर्णय लिया गया था, पूर्व अधिशेष का समायोजन 5 समान किस्तों में किया गया था। पूर्ववर्ती तरीके से विपरित होने का कोई आपवादिक कारण नहीं है। वर्ष 2006 से 2008 के लिए वास्तविक पूर्व अधिशेष और जनवरी 2009 से मार्च 2010 अवधि के लिए अनुमानित अधिशेष का सार और भविष्य प्रशुल्क में इसके समायोजन का तरीका नीचे दिया गया है।

रु 10 लाखों में

वर्ष	अधिशेष / (घाट)
वास्तविक	
2006	(8,441.22)
2007	5,419.01
2008	12,152.95
जोड़ (क)	9,130.74
अनुमान	
2009	2156.01
जनवरी'10 से मार्च'10	556.76
जोड़ (ख)	2712.77
जोड़ (क) + (ख)	11843.51

₹ 11,843.51 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2011 तक शुरू होने वाले भविष्य प्रशुल्क चक्र में पांच समान किस्तों में समायोजित किया गया है। वर्ष 2010 (अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2010 तक) में नौ महीनों की अवधि के लिए आबंदनीय हिस्सा आनुपातिक रूप में सुविधारित किया गया है। कार्यवाही में, ₹ 4145.23 लाख की

राशि वर्ष 2012 से शुरू होने वाले प्रशुल्क चक्र से समायोजित किए जाने के लिए ₹ 0.7,698.28 लाख का शेष छोड़ते हुए 31 दिसम्बर 2011 तक समायोजित की जाएगी। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जनवरी 2009 से मार्च 2010 अवधि के लिए ₹ 0.2712.77 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अनुमानों पर आधारित है। अतः यह अतिरिक्त अधिशेष की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय उक्त अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर समीक्षा की जाएगी।

(xii). चर्चा के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है। इस विवरण द्वारा प्रकट किए गए परिणाम नीचे दी गई तालिका में यथा निर्दिष्ट सारबद्ध किए गए हैं:-

वर्ष	2010 (अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2010)	2011 जनवरी 2011 से दिसम्बर 2011
प्रचालन आय	40501.43	54001.91
निवल अधिशेष (+) घाटा (-)	3446.79	5760.92
निवल अधिशेष (+) घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में	8.51%	10.67%
1 अप्रैल 2010 से 31 दिसम्बर 2011 अवधि के लिए औसत अधिशेष		9.74%

लागत स्थिति 1 अप्रैल 2010 से 31 दिसम्बर 2011 अवधि के लिए 9.74 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाती है। इसलिए, 0.27 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि प्रदान करने का कोई औचित्य नहीं है। इसके विपरीत, वर्तमान प्रशुल्क अंगीकृत लागत जमा पद्धति में फिट करने के लिए प्रासंगिक अवधि हेतु कम किया जाता है।

9.74 प्रतिशत की यह औसत निवल अधिशेष स्थिति 01 अप्रैल 2010 से 31 दिसम्बर 2011 अवधि के लिए अनुमानित प्रचालन आय के संदर्भ में है और उक्त अवधि के लिए अनुमानित प्रचालन आय में आईसीडी कंटेनरों (आईटीआरएचओ) के रेल प्रहस्तन प्रचालनों से होने वाली अनुमानित आय शामिल है।

जैसाकि पहले बताया गया है कि आईसीडी कंटेनरों के रेल प्रहस्तन प्रचालनों से होने वाली अनुमानित आय वर्ष 2010 और 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 0.1676.84 लाख परिणित होती है। यदि वर्ष 2010 की नौ महीनों की शेष अवधि के लिए अनुपातिक रूप में विचार किया जाता है तो यह आय ₹ 0.1257.63 लाख होगी। चूंकि आईटीआरएचओ कंटेनरों के लिए प्रशुल्क पृथक प्रशुल्क आदेश द्वारा शासित है और जेएनपीटी में सभी टर्मिनलों पर समान रूप से लागू है, इसलिए लागत स्थिति द्वारा अपेक्षित कटौती आईसीडी कंटेनरों के आईटीआरएचओ के लिए ₹ 0.400 प्रति टीईयू की मौजूदा दर पर लागू नहीं होगी। प्रासंगिक अवधि के लिए ₹ 0.3446.79 लाख और ₹ 0.5760.92 लाख के निवल अधिशेष को लेखा में लेते हुए और 1 अप्रैल 2010 से 31 दिसम्बर 2010 और 1 जनवरी 2011 से 31 दिसम्बर 2011 अवधि के लिए क्रमशः ₹ 0.39243.81 लाख और ₹ 0.52325.08 लाख की समायोजित अनुमानित प्रचालन आय पर विचार करते हुए, प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष 10.05 प्रतिशत परिणित होता है। वर्तमान प्रशुल्क स्तर में अक्रोस द बोर्ड 10 प्रतिशत तक कटौती की गई है। अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क 1 अप्रैल 2010 से प्रभावी होगा और 31 दिसम्बर 2011 तक वैध रहेगा।

(xiii). “निःशुल्क अवधि” के लिए परिभाषा का अर्थ वह अवधि जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के निःशुल्क भंडारण स्वीकृत किया जाएगा और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और जीटीआईपीएल द्वारा शामिल किए गए टर्मिनल गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी, मार्च 2010 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.1 के अनुसार है।

(xiv). “टीएमपी” के लिए प्रस्तावित परिभाषा को अधिसूचित किए जाने की जरूरत नहीं है क्योंकि यह शब्द एमपीटी एक्ट में पहले से परिभाषित है।

(xv). जीटीआईपीएल का वर्तमान दरमान प्रहस्तित मात्राओं से जुड़े गिरते मान पर पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें निर्धारित करता है। जीटीआईपीएल ने एकल दर निर्धारित करने के लिए वर्तमान प्रभार समेकित किए हैं। चूंकि उपयोक्ताओं ने गिरते मान का लाभ नहीं उठाया है और जीटीआईपीएल के निर्धारण पर विश्वास करते हुए कि प्रस्तावित युक्तिकरण के कारण वित्तीय बोझ नहीं पड़ेगा, लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए प्रस्तावित एकल दर अनुमोदित की गई है, बरतें वर्तमान दर में अधोमुखी समायोजन करना होगा।

(xvi). जीटीआईपीएल ने यह नई टिप्पणी प्रस्तावित की है कि प्रशुल्क मद “प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन” में पैरामीटर निर्धारण अथवा प्रशीतन कंटेनर की खराबी की मरम्मत और अनुवीक्षण शामिल नहीं किया गया है। प्रस्तावित टिप्पणी अन्य कंटेनर टर्मिनलों जैसे एनएसआईसीटी, सीसीटीएल और वीसीटीपीएल में लागू प्रावधान के अनुसार है इसलिए अनुमोदित की गई है।

(xvii). लॉक बिन्स के प्रहस्तन के लिए नई प्रशुल्क मद घाट के रास्ते पोत के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए डॉलर रूप में निर्धारित दर पर डॉलर मूल्यवर्ती प्रशुल्क में प्रस्तावित की गई है। जीटीआईपीएल ने स्पष्ट किया है कि लॉक बिन्स का प्रहस्तन घाट के रास्ते पोत के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण की गतिविधि के लिए अकिन है।

जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, लॉक बिन्स के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क मद घाट के रास्ते पोत के भीतर कंटेनर के स्थानांतरण की मौजूदा प्रशुल्क मद के लिए लागू दर पर निर्धारित की गई है, बशर्ते दर में सामान्य अधोमुखी समायोजन करना होगा। जीटीआईपीएल ने प्रचालन आय के अनुसान में इस नई प्रशुल्क मद से राजस्व सुविचारित किया है। संयोगवश, इस कार्यवाही में जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया था उनमें से किसी ने भी प्रस्तावित प्रशुल्क मद पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी।

(xviii). जीटीआईपीएल ने उपयोक्ता की चूक के कारण जीटीआईपीएल के टर्मिनल पर पोत के अतिविराम के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा का दंड अधिरोपित करने का प्रस्ताव किया है। तत्पश्चात, जीटीआईपीएल ने प्रचालन के पूरा होने के एक घंटे बाद से ₹ 2,00,000 प्रति घंटा की रूपयों में दंड वसूल करने का प्रस्ताव किया था।

25 फेरे प्रति घंटा और 8 घाट क्रेनों जोकि लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट न्यूनतम संख्या है, की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए और क्रेनों की 70 प्रतिशत उपयोगिता को लेखा में लेते हुए; 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए यथा अनुसरित, जीटीआईपीएल 140 टीईयू प्रति घंटे का प्रहस्तन करने में असमर्थ रहने पर राजस्व अंशदान गंवा सकता है। यदि ₹ 500 प्रति टीईयू की राशि तदर्थ आधार पर ऐसे राजस्व अंशदान के रूप में सुविचारित की जाती है जैसाकि इस प्राधिकरण द्वारा सितम्बर 2008 में इसके प्रशुल्क की समीक्षा करते समय एनएसआईसीटी के मामले में सुविचारित किया गया था, तो नुकसान लगभग ₹ 70,000 प्रति घंटा होगा। चूंकि लेवी निरोधक रूप में कार्य करने के लिए दंड के रूप में है, इसलिए उपयोक्ता की चूक के कारण प्रचालन के पूरा होने के 2 घंटों के बाद बर्थ में पोत के अति-विराम के लिए ₹ 1,00,000 प्रति घंटा का दंड निर्धारित किया गया है।

(xix). कंटेनर के भंडारण के लिए निःशुल्क विराम समय अवधि के मामले में, जीटीआईपीएल ने लदे हुए निर्यात कंटेनर के लिए निःशुल्क अवधि 3 दिनों के वर्तमान स्तर से बढ़ाकर 7 दिन करने का प्रस्ताव किया है।

आईसीडी कंटेनरों के लिए 15 दिनों की वर्तमान निःशुल्क अवधि, पोतांतरण लदे हुए कंटेनर के लिए 30 निःशुल्क दिवसों और पोतांतरण खाली कंटेनर के लिए 15 निःशुल्क दिवसों को कम करके क्रमशः 10 निःशुल्क दिवस, 7 निःशुल्क दिवस और शून्य निःशुल्क दिवस करने का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल ने बताया है कि कंटेनरों का वास्तविक विराम समय मौजूदा व्यवस्था में निर्धारित प्रशुल्क दिवसों की अपेक्षा कम है और प्रस्तावित व्यवस्था एनएसआईसीटी में प्राप्त की गई स्थिति के बराबर है। वास्तव में, खाली कंटेनरों और आईसीडी लदे हुए कंटेनरों के मामले में, जीटीआईपीएल ने एनएसआईसीटी में प्राप्त किए गए शून्य और सात निःशुल्क दिवसों की तुलना में तीन और दस निःशुल्क भंडारण दिवसों का प्रस्ताव किया है। संयोगवश, कार्यवाही में जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया था उनमें से किसी भी उपयोक्ता ने प्रस्तावित संशोधनों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी। वर्तमान निःशुल्क विराम समय में प्रस्तावित संशोधित अनुमोदित किया गया है।

(xx). वर्तमान व्यवस्था में, ज्यादा ऊंचे और अति-आण्यासीय कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना पर प्रभार्य है। कंटेरों की उक्त श्रेणी के लिए विराम समय प्रभार में 1.25 गुना के वर्तमान स्तर से 2 गुना वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट किए बिना रह गया है। वर्तमान प्रावधान दिना किसी बदलाव के जारी रहेगा।

(xxi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक व्याज की दर के निर्धारण के लिए प्रस्तावित टिप्पणी भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पौरलाइन और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार लागू दंडात्मक व्याज दर दर्शाने के लिए संशोधित की गई है।

(xxii). एक वर्ष में 4,50,000 टीईयू के ज्यादा का थुपुट लाने वाली शिपिंग लाइनों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में कुल प्रहस्तन प्रभारों पर 5 प्रतिशत की छूट देने का प्रस्ताव किया गया था। संशोधित प्रस्ताव में, जीटीआईपीएल ने वैशिक मंदी के मददेनजर वर्तमान ग्राहकों को बनाए रखने के लिए मात्रा छूट योजना का प्रस्ताव किया है। बीसीएचए द्वारा यथा उल्लिखित, प्रशुल्क निर्धारण के लागत जमा मॉडल में एक क्षेत्र को छूट देने से दूसरे क्षेत्र पर प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, छूट प्राप्त करने के लिए यात्रा हेतु कट ऑफ सीमाएं वास्तव में कैसे तैयार की गई हैं, स्पष्ट नहीं किया गया है। किसी भी मामले में, टर्मिनल प्रचालक छूट प्रदान करने के लिए, जैसा भी आवश्यक हो, अपना विवेकाधिकार इस्तेमाल कर सकता है, क्योंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें केवल अधिकतम दरें हैं। यह उल्लेखनीय है कि जीटीआईपीएल ने इसके द्वारा मांगी गई सामान्य प्रशुल्क वृद्धि और ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित छूटों के बीच अंतर्वर्ध उल्लिखित किया है। अब, चूंकि यह प्राधिकरण प्रशुल्क में अक्रॉस द बोर्ड कटौती कर रहा है, इसलिए दरमान में छूट योजना निर्धारित करने की जरूरत ही प्रकट नहीं होती है।

(xxiii). वर्तमान व्यवस्था में, शट आउट प्रभार किसी शर्त द्वारा शासित नहीं होते हैं। इस संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी में कहा गया है कि शट आउट प्रभार लागू होंगे यदि पोत नामांकन बदला जाता है अथवा यदि पोत नामांकन पूर्ववर्ती पोत बर्थ होने के बाद वाले पोत से पहले वाले पोत में बदला जाता है। प्रस्तावित टिप्पणी अन्य कंटेनर टर्मिनलों जैसे पीएसए सिकाल, बीसीटीपीएल और सीसीटीएल में उपलब्ध प्रावधान के अनुसार है। वैसे, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xxiv). टर्मिनल के भीतर कंटेनरों के अतिरिक्त पोतांतरण के लिए नई प्रशुल्क मद के संदर्भ में, ₹ 592 प्रति टीईयू पर प्रस्तावित, यह देखा जाए कि सीमाशुल्क निरीक्षणों अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरणों के लिए प्रशुल्क मद पहले से मौजूद है। ऐसी स्थिति में, टर्मिनल के भीतर कंटेनरों के अतिरिक्त परिवहन

के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क मद के विचार के लिए मेरिट की कमी है, ज्यादा विशेष रूप से, प्रस्तावित नई दर का औचित्य बताने वाले किसी लागत विश्लेषण के अभाव में। अतः उक्त प्रशुल्क मद अनुमोदित नहीं की गई है।

जीटीआईपीएल ने सील लगाने के लिए रु 150 और सील तोड़ने के लिए रु 450 की दर प्रस्तावित की है। यह प्रशुल्क मद अन्य कंटेनर टर्मिनलों जैसे एनएसआईसीटी, सीसीटीएल और आईजीटीपीएल में यथा निर्धारित सील लगाने और तोड़ने के लिए रु 200/- की एकसमान दर निर्धारित की गई है। यह एक विविध प्रशुल्क मद है जिसकी महत्वपूर्ण वित्तीय विवेका नहीं हो सकती है।

रु 1000 प्रति कंटेनर पर प्रस्तावित एक द्वार खोलना प्रभार पड़ोसी कंटेनर टर्मिनल, एनएसआईसीटी में अनुमोदित प्रशुल्क मद और दर के समान है। इसलिए, इसे अनुमोदित किया गया है।

स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रस्तावित 4 अमेरिकी डॉलर प्रति टन की डॉलर मूल्यवर्गित दर 1 अमेरिकी डॉलर = रु 45.7350 की विनिमय दर लागू करते हुए भारतीय रूपयों के रूप में निर्धारित की गई है, जोकि लगभग रु 183 प्रति टन परिणित होती है। रु 183 प्रति टन की दर रु 200 प्रति टन की दर जो वीसीटीपीएल के लिए अनुमोदित की गई थी, के करीब है।

बूँकि इस प्राधिकरण ने हाल ही में हमारे आदेश सं. टीएएमपी/7/2009—जेएनपीटी दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा वैयक्तिक सेवा प्रदान करने के दिना संदर्भ के समग्र जेएनपीटी में एकसमान रूप से लागू की जाने वाली अधिकतम दर के रूप में कूड़ा हटाने के लिए जलयान/पत्तन क्रॉफ्ट में कूड़ा इकट्ठा करने वाले के प्रति आगमन के लिए रु 500 प्रति जलयान/पत्तन क्रॉफ्ट की दर अनुमोदित की है, इसलिए इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मद अधिसूचित किए जाने की जरूरत नहीं है।

12. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अनुबंध-III रूप में संलग्न जीटीआईपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

13. संशोधित दरमान और शर्त 1 अप्रैल 2010 से लागू होंगी और 31 दिसम्बर 2011 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा विशेष रूप से विस्तारित किए जाने के बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा।

14. जीटीआईपीएल इस प्राधिकरण को जेएनपीटी के माध्यम से तत्त्वांबधी लेखाकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर अपने वार्षिक लेखे और निष्पादन रिपोर्ट भेजेगा। यदि जीटीआईपीएल विनिर्दिष्ट रामय अवधि के भीतर ऐसी सूचना भेजने में विफल रहता है तो जेएनपीटी जीटीआईपीएल के विरुद्ध उपर्युक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

15. जीटीआईपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वारा करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। जीटीआईपीएल की वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक, निष्पादन और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित करनी होगी। ऐसी तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष के 31 मार्च, 30 जून, 30 सितम्बर और 31 दिसम्बर को समाप्त अवधि के लिए उसी प्रारूप में दाखिल करनी होंगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत कह सकता है। यदि जीटीआईपीएल इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही शुरू की जा सकती है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य रामीक्षा के समय भिन्नताओं का विश्लेषण भी किया जाएगा। और अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में अतिरिक्त अधिशेष का पूर्ण समायोजन किया जाएगा।

वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2006 से 2009 के लिए जीटीआईपीएल के नियादन का विवरण
गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के लिए समैक्षित लागत विवरण

अनुबंध ।

(आंकड़े रुपयों में)

क्र.सं.	विवरण	प्राइवेट अदारा सेक्यूरिटी/71/2005-जीटीआईपीएल दिनांक 23 अगस्त 2006 में सुविधारित अनुमति				वास्तविक आंकड़े			जीटीआईपीएल के अनुमति अनुमति	टारेफोली के अनुमति अनुमति
		2006	2007	2008	2006	2007	2008	2009		
	यातायात (सी020 / टीडीपू ग्रे)	411600	930000	1105000	387873	1178415	1520778	1518034	1518034	1518034
I	कूल प्रवासन आय									
	(i) कंटेनर प्रवासन आय	1287385000	3272680454	3883163789	1205324309	4063519815	5448809784	5228108470	5400191138	
	जोड़	1287385000	3272680454	3883163789	1205324309	4063519815	5448809784	5228108470	5400191138	
II	प्रवासन लागत (गूच्छास अतिरिक्त)									
	(i) प्रवासन और प्रवास लेवर	1125000	3291750	3931230	3109812	44374526	63984345	78114060	76659740	
	(ii) उपकरण प्रवासन लागत	258769908	453678727	608818873	156700271	306125419	440870403	545727959	542619279	
	(iii) उपकरण क्रियाएँ	65691360	155107260	192582936	59242262	167908361	215805269	317876282	314233000	
	(iv) रियायत क्रांत के अनुसार देव पटा क्रियाएँ	253711997	303104934	318260181	230718869	300600193	312722090	323425952	323425952	
	(v) बिना	46761833	73500000	73500000	48143212	52660795	45057372	47670699	47670699	
	(vi) उच्च यथा	-	-	-	19340358	21821516	34370001	36363461	36363461	
	(vii) तकनीकी सेवा शुल्क	-	-	-	-	-	142334266	148884400	148884400	
	जोड़ (i से vi)	626060095	988882671	1197083280	517254784	893490810	1253143748	1498076834	1490070531	
III	मूल्यांकन	307822842	632103515	651141515	278869463	851183614	955872704	1269729037	1245332374	
IV	उपरिक्षय									
	(i) प्रबंध और प्रवासन उपरिक्षय	197077600	246347000	251715107	135268332	194672866	266283759	311551998	302328217	
	(ii) समान्य उपरिक्षय	281441309	294106168	307340945	208832722	321867188	450444844	497983610	476570645	
	(iii) प्रारंभिक यथा और अपकट भुगतान रद्द करने की आवश्यकता	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	
	जोड़ (i से iv)	499018909	580953186	578556052	364801054	537040054	737228603	830035608	799388362	
V	प्रवासन अधिकृत / (पार्टी) (i) - (ii) - (iii) - (iv)	-145516847	1090941100	1455372942	44599008	1781805337	2500364731	1630266991	1865389372	
VI	वित्त और विकास आय (एकरमात्र)				1286691	39992576	36517280	-	-	
VII	वित्त और विकास यथा (एकरमात्र)	-	-	-	-	-	-	-	-	
VIII	एकरमात्र घटाव एकरमात्र (VI) - (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	
IX	अधिकारी लागत और कर से पहले (V) + (VI) - (VII)	-145516847	1090941100	1455372942	45885699	1821797913	2536882011	1630266991	1865389372	
X	नियमित पूँजी	7539830643	8556320706	7909569550	7911179233	8532643907	8810577749	10236896107	10311174734	
XI	अधिकारी - अधिकारी नियोजित 15%	848230947	1283448106	1186435433	890007664	1279896586	1321586662	1637903377	1649787957	
XII	शमता उपरिक्षय	0.69	0.70	0.83	65	89	95	76	76	
XIII	शमता उपरिक्षय के लिए समायोजित भारजारी	848230947	1283448106	1186435433	890007664	1279896586	1321586662	1637903377	1649787957	
XIV	वित्त अधिकृत / (पार्टी) (IX) - (XII)	-933747794	-192507006	268937509	-844121964	541901327	1215295349	-7636386	213601414	
XV	वित्त अधिकृत / (पार्टी) प्रवासन आय (XIV/I % में) के % रूप में	-77.19%	-5.88%	6.93%	-70.03%	13.34%	22.30%	-0.15%	3.99%	

અનુભૂતિ

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल)
गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) के लिए जारी किया गया एक संस्कारित विवरण

क्र.सं.	विवरण	वर्तमानीक जारीने			टीकारणीक जारी अनुमति अनुमति		परीक्षार्थीक जारी दिव वर अनुमति		टीकारणीक जारी अनुमति अनुमति		
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	3 वर्ष	9 वर्ष	2010	2011
	प्राप्तानन् (भौतिक/टोक्सिक)	367873	1178415	1520778	1518034	1518034	1518034	379508	1138525	1518034	1518034
I	इन विवरण आव्याप्त										
	(I) काटनेर इकान आव्याप्त	1205324309	4063519815	5448809784	5400191138	5228108470	5228108470	1350047785	4080143354	5400191138	5400191138
	जोड़	1205324309	4063519815	5448809784	5400191138	5228108470	5228108470	1350047785	4050143354	5400191138	5400191138
II	प्राप्तानन् लोगों (भौतिक अधिकारी)										
	(I) प्राप्तानन् और प्राप्त लोग	3109812	44374526	63984345	78659740	80844136	83174193	17578561	52735683	70314244	67113608
	(II) प्राप्तानन् लोगों लोग	156700271	306125419	440870403	542619279	574974066	805623022	136174434	40852303	544687737	563327511
	(III) उपकार विवरण	58242262	167908361	215805269	314233000	338313106	365819266	83114629	248343686	33246881	361741106
	(IV) रियालेट वर्तन के अनुसार देव वर्षा किसाने	230718669	300600193	312722090	323425952	335420035	349634128	83857009	251571026	335428035	349634128
	(V) दीपा	48143212	52660795	45057372	47570699	50435600	53360065	12608000	37826700	50435600	53360065
	(VI) अन्य आव्याप्त	19340358	21821516	34370001	36363481	38472542	40703950	9618136	28854407	38472542	40703950
	(VII) तदानीनी सेवा युक्त										
	जोड़ (I से VI)	517284784	893496810	1258143744	1490070831	1872632614	1882476997	382042943	1146126629	1828171772	1590042742
III	प्रूफार्स	278869463	851183614	955872704	1245332374	1349553277	1312459696	331269153	993867460	1325156614	1288063033
IV	उपरियोग										
	(I) प्रयोग और प्राप्तानन् उपरियोग	135268332	194672866	266283759	302328217	367631356	433805002	7998513	238697440	319863253	338415322
	(II) सामग्री उपरियोग	208832722	321867188	450444844	478570645	532262715	567903153	126052936	376158807	504211742	533456023
	(III) प्राप्तिक व्यय और उपकार प्राप्तानन् ग्राहक और	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000		20500000	20500000	20500000
	जोड़ (I से IV)	364681084	337040054	737228403	799398862	920394073	1022208158	211143749	633431246	844874996	892371346
V	प्राप्तानन् अधिकारी / (यादों) (II) - (III) - (IV)	44598008	1781805337	2500364731	1865389372	1385528505	1240963622	425571939	1276715818	1702287757	1629714019
VI	वित्त और विविध आव्याप्त (एकलप्राप्त)	1288891	39992676	36617280	-	-	-	-	-	-	-
VII	वित्त और विविध आव्याप्त (एकलप्राप्त)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	एकलप्राप्त योग्य एकलप्राप्त (VI) - (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IX	अधिकारी वायर और कर से पराये (V) + (VI) - (VII)	45886699	1821797913	2536882011	1865389372	1388628686	1240963622	425571939	1276715818	1702287757	1629714019
X	नियायिक पूरी	7911179233	8532643907	8810577749	10311174734	9165010995	7978446115	2311853344	8935580032	9247413378	8065576898
XI	आरोग्यीटी - अधिकारी व्यापार 15% / 16%	890007664	1279896586	1321586662	1649787957	14686401759	1276231378	3698965353	1106688805	1479580140	1290492304
XII	सामग्री उपरियोग	65	89	95	76	95	95	76	76	76	76
XIII	सामग्री उपरियोग के लिए सामग्रीकारी आवाजारी	890007664	1279896586	1321586662	1649787957	14686401759	1276231378	3698965353	1106688805	1479580140	1290492304
XIV	नियत अधिकारी / (यादों) (II) - (III) नियोगिता पूरी रूप से अधिकारी के लिए	-844121964	541901327	1215295349	215601414	-88873254	-35267756	55675404	167026213	177652730	177652730
XV	2006 से 2009 तक अधिकारीप्राप्त द्वारा आवाजारी व्यापार के पालना व्यापक नियत व्यापारी और अंत तक 2010 से बुल बढ़ते दिसंबर 2014 तक पालना व्यापारी ने जनवरी 2010 से तक 2010 अधिकारी के लिए व्यापार के पालना अनुमति नियत व्यापार का व्यापारित		1184381530						22270167	33922171	
XVI	वित्त अधिकारी / (यादों) (II) - (III) नियोगिता पूरी	-70.03%	13.34%	22.30%	3.99%	-1.56%	-0.67%		344678942	400354346	578092021
XVII	वित्त अधिकारी / (यादों) प्राप्तानन् आव्याप्त (XIV) / 8.4% के % तप में								8.51	7.41	10.67
XVIII	वित्त अधिकारी / (यादों) प्राप्तानन् आव्याप्त (XIV) / 8.4% के % तप में								9.74		

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

दरमान

1. परिभाषाएँ:

- 1.1. “जीटीआई” अथवा “टर्मिनल” अर्थात् गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड।
- 1.2. “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 1.3. “विदेशगामी पोत” अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- 1.4. “कंटेनर” का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहसित यथा एक इकाई और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.5. “सम्पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) का अभिप्राय उस कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेषिती से संबंधित कार्गो हो।
- 1.6. “एक कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परेषिती से अधिक से संबंधित कार्गो हो।
- 1.7. “निःशुल्क अवधि” का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- 1.8. “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अभिप्राय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- 1.9. “अति आयामीय कंटेनर (ओडीसी)” का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की ज़रूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले बॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. “पत्तन” अर्थात् जावाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास।
- 1.11. “प्रशीतन कंटेनर” का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो नाशवान सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- 1.12. “आईसीडी” अर्थात् अंतर्रेशीय कंटेनर डिपौ।
- 1.13. “प्रति दिन” अर्थात् प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- 1.14. “आयात कंटेनर” अर्थात् एक पोत से उतारा गया, जीटीआई में भंडारित किया गया और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से बाहर ले जाया गया कंटेनर।
- 1.15. “निर्यात कंटेनर” अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया, जीटीआई में भंडारित किया गया और विनियुक्त पोत पर लादा गया कंटेनर।
- 1.16. “पोतांतरण कंटेनर” का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जोकि कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौमरित किया जाता है।
- 1.17. “शट आऊट कंटेनर” का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो वीआईएएन/वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौमरित नहीं किया जाता है।
- 1.18. “नगर को वापिस कंटेनर” अर्थात् पोत नौचालन विशेष के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश करने वाला परन्तु किसी कारण से निर्यात नहीं किया जाने वाला और टर्मिनल से हटाया जाने वाला कंटेनर।
- 1.19. “वीसीएन” अर्थात् पोत आगमन संख्या।
- 1.20. “वीआईएएन” अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

II. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार टर्मिनल के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइसेंस/पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे:-

खंड 1 – सभी सामान्य और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभार

- क. पत्तन क्रेन का उपयोग करते हुए पोत से यार्ड/यार्ड से पोत

विवरण	विदेशगामी (रु0 में)			तटीय (रु0 में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	2761.20	4141.80	5522.40	1656.90	2485.80	3313.80
आईसीडी कंटेनर	2761.20	4141.80	5522.40	1656.90	2485.80	3313.80
खाली कंटेनर	2230.20	3345.30	4460.40	1338.12	2007.00	2676.60

ख. यार्ड से सीएफएस/सीएफएस से यार्ड – सीएफएस में परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेशगामी (रु0 में)		
	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	982.80	1474.20	1965.60
खाली कंटेनर	982.80	1474.20	1965.60

ग. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी (रु0 में)		
	20'	40'	40' से अधिक
आईसीडी कंटेनर (लदा हुआ और खाली)	1380.60	2070.90	2761.20

घ. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड

विवरण	विदेशगामी (रु0 में)		
	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	424.80	637.20	849.60
खाली कंटेनर	424.80	637.20	849.60

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर साधारण प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किन्हीं विशेष श्रेणियों में आते हैं।

खंड 2 – सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

विवरण	विदेशगामी (रु0 में)			तटीय (रु0 में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20
खाली कंटेनर	2761.20	4141.80	5522.40	1656.90	2485.80	3313.80

टिप्पणी: कंटेनर जो मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया है, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचालित किया जाता है, पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

खंड 3 – सभी जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का उपयोग करते हुए जलयान से यार्ड

विवरण	विदेशगामी (रु0 में)			तटीय (रु0 में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20
आईसीडी कंटेनर	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20
पोतांतरण कंटेनर	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20

ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस में परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेशगामी (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	1062.00	1593.00	2124.00

ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक
आईसीडी	1593.00	2389.50	3186.00

घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेशगामी (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ	531.00	796.50	1062.00

खण्ड 4 – सभी अति आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रमार

क. पत्तन क्रेन का उपयोग करते हुए जलयान से यार्ड

विवरण	विदेशगामी (रु० में)			तटीय (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ	5522.40	8283.60	11044.80	3313.80	4970.70	6627.60
आईसीडी	5522.40	8283.60	11044.80	3313.80	4970.70	6627.60
पोतांतरण	5522.40	8283.60	11044.80	3313.80	4970.70	6627.60
खाली	4460.40	6690.60	8920.80	2676.60	4014.90	5353.20

ख. यार्ड से सीएफएस – सीएफएस में परिवहन और लिफ्ट्स

विवरण	विदेशगामी (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	1964.70	2947.50	3929.40
खाली कंटेनर	1964.70	2947.50	3929.40

ग. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक
आईसीडी	2761.20	4141.80	5522.40
खाली कंटेनर	2761.20	4141.80	5522.40

घ. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेशगामी (रु० में)		
	20'	40'	40' से अधिक
लदा हुआ कंटेनर	849.60	1274.40	1699.20
खाली कंटेनर	849.60	1274.40	1699.20

खंड 5 — पोतों के हैचकवर

हैचकवर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैचकवर)

विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (₹ में)
क. जब हैचकवर घाट पर ढाला जाता है	65.61	1838.70
ख. घाट पर हैचकवर ढाले बिना	26.24	735.30

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।

खंड 6 — एफसीएल और एमटी रेस्टोरेंस

पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति फेरा)

क. हैच से हैच स्थानांतरण

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹ में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	21.87	32.80	43.74	612.90	918.90	1225.80

ख. क से इतर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹ में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	87.48	131.21	174.96	2451.60	3676.50	4902.30

खंड 7 — शट आउट्स

क. शटआउट्स प्रभार

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹ में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	43.74	65.62	87.48	2042.66	3064.41	4085.32

ख. शटआउट कंटेनरों का परिवहन

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹ में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	1593.00	2389.50	3186.00	1593.00	2389.50	3186.00

टिप्पणी: उपर्युक्त शट आउट प्रभार लागू होंगे यदि 1. पोत नामांकन बदला जाता है 2. यदि पूर्ववर्ती पोत को बर्थ में खड़ा कि के बाद पोत का नामांकन बाद वाले पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

खंड 8 — प्रशीतन अनुबोधन और कनेक्शन

विवरण	दर प्रति चार घंटे अथवा उसका भाग					
	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹ में)		
	20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	4.37	6.56	8.75	204.2	306.40	408.53

टिप्पणी: 1. उपर्युक्त प्रभार 4 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए हैं।
 2. निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टोरेंज के मामले में भी लागू होंगे।
 3. उपर्युक्त निर्धारित प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा खराब प्रशीतनों की मरम्मत और अनुवीक्षण शामिल नहीं किए गए हैं।

खंड 9 – अन्य सेवाएँ

क. सीमाशुल्क निरीक्षणों अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण, और सुपुर्दर्भी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई

विवरण	रु० में		
	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	1805.40	2708.10	3610.80

अन्य प्रयोजनों में पीओडी में बदलाव, भार, श्रेणी, हैसियत और निकासी प्रकार और बिना व्यौरों के आईसीडी कंटेनर शामिल है।

ख. सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार

विवरण	रु० में		
	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	212.40	318.60	424.80

ग. सील लगाना / तोड़ना

विवरण	रु० में		
सील लगाना	200		
सील तोड़ना	200		

घ. लॉक बिन्स का प्रहस्तन

विवरण	अमेरिकी डॉलर में		
	20'	40'	40' से अधिक
एफसीएल और एमटी	87.48	131.21	174.96

ङ. प्रचालन के पूरा होने के 2 घंटे बाद उपयोक्ता की चूक की वज़ह से पोत के अतिविशम के लिए प्रभार – दर प्रति घंटा

रु० 1,00,000

च. एक द्वारा खोलना प्रभार प्रति कंटेनर

रु० 1000.00

छ. स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रभार प्रति मीट्रिक टन

रु० 183.00

खंड 10 – विशम समय प्रभार

क. लदे हुए आयात कंटेनर

विवरण	विदेशागामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (रु० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4 - 15 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
उसके पश्चात	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

ख. लदे हुए निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16-30 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
उसके पश्चात	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

ग. खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन	3.03	6.07	9.10	141.66	283.32	424.94
16-30 दिन	6.07	12.13	18.20	283.32	566.64	849.87
उसके पश्चात	12.13	24.26	36.40	566.64	1133.28	1699.74

घ. आईसीडी — रेल द्वारा संचलित लदे हुए और खाली निर्यात और निर्यात कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
11-30 दिन	3.03	6.07	9.10	141.66	283.32	424.94
31-45 दिन	6.07	12.13	18.20	283.32	566.64	849.87
उसके पश्चात	12.13	24.26	36.40	566.64	1133.28	1699.74

ङ. पोतांतरण लदे हुए कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
8-45 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
उसके पश्चात	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10

च. पोतांतरण खाली कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 7 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
8-30 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
उसके पश्चात	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

घ. शटआउट लदे हुए और खाली कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तटीय (₹० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
1-15 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16-30 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
उसके पश्चात	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

ज. नगर को वापिस लदे हुए और खाली कंटेनर

विवरण	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)			तीय (रु० में)		
	20'	20' से अधिक	40' से अधिक	20'	20' से अधिक	40' से अधिक
प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4 - 15 दिन	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 दिन	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
उसके पश्चात	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

टिप्पणियाँ:

1. कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के अंगले दिन से कंटेनर के नौम्रण/सुपुर्दर्भी/हटाए जाने की तारीख तक गिनी जाएगी जिसमें रविवार और अवकाश दिवस शामिल हैं।
2. पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसिथ (प्रेषण का तरीका) बाद में स्थानीय में बदल जाती है, खंड 10 मद (ङ) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय का पात्र नहीं होगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार/अन्य प्रभार आयात/निर्यात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे। पोतांतरण बॉक्स, उपर्युक्त यथा परिभाषित से इतर संचलित, पर निर्यात/आयात कंटेनर पर लागू प्रशुल्कों पर वसूल किया जाएगा। ऐसा संचलन पोतांतरण संचलन नहीं माना जाएगा।
3. पोतांतरण कंटेनर जो बाद में रेल से प्रेषण का तरीका बदल जाते हैं, भंडारण शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए यथा अन्य कंटेनर माने जाएंगे। ऐसा मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए लागू होंगे।
4. उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान जीटीआई उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दर्भी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
5. सामान्य आयात कंटेनर जो रेल से प्रेषण के प्रकार में बदल जाते हैं, केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि प्राप्त कर सकेंगे।
6. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अंगले दिन से परिकलित की जाएगी जब कंटेनर शटआउट हो जाता है से नौम्रण/सुपुर्दर्भी तक।
7. (i). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
(ii). अति ऊर्चाई और अति आयामीय कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों के 1.25 गुना होंगे।
8. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवर्णिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उत्तराई की तारीख से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, प्रभार्य होंगे:-
(i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
(ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
(क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा प्रारंभ कर देगी और इसे वापस ले लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगी; और
(ख). लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाता रहेगा जब तक कार्गो खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
(iv). जहाँ कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में लिए गए/बंधक बनाया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक बनाए गए कंटेनर लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाया जाएगा और उस रिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।
9. पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णयक कारक होगा और इस प्रयोजनार्थी कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्दगम का कोई महत्व नहीं होगा।
10. (i). अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर-संबंधित प्रभार समक्ष भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, (आयात कंटेनरों के मामले में) पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख को और (निर्यात कंटेनरों के मामले में) टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित बाजार खरीद दर (भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी बैंकों अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित जो समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाता है) डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रूपयों में बदले जाने के लिए लागू की जाएगी।

11. (i). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक होने चाहिए। इसी प्रकार, जीटीआईपीएल विलंबित बुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी व्याज की दर 13.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज की दर जीटीआईपीएल और इसके उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी। जीटीआईपीएल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ प्रस्तुत करने, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा।

उपयोक्ताओं द्वारा बुगतानों में विलंब जीटीआईपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन भागों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन च्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले करना होता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।

12. लम्ही अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगम की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से बदला जाएगा।

सामान्य टिप्पणियाँ:

1. उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने होंगे।
2. लम्हाई में 20 फीट से कम अथवा तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईगु परिगणित किए जाएंगे।
3. उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व जैसे नौभरण, गैन्ट्री क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, नौचालन योजना, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के टेअर भार पर घाटशुल्क, परिवहन शामिल हैं।
4. मानक आकार से इतर कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों अथवा सिलेंग्स अथवा प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर शामिल होंगे।
5. तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए अथवा विलोमतः जीटीआई में उत्तरने वाले विदेशी पोत के कंटेनर से विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
6. यदि पोत जीटीआई की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा जीटीआई पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेरनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट जीटीआई द्वारा स्वीकृत की जाएगी।
7. भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जब जीटीआई उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दर्गी देने की स्थिति में नहीं हो।

— — — TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th March, 2010

No. TAMP/49/2008-GTIPL.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Gateway Terminals India Private Limited for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/49/2008-GTIPL

Gateway Terminals India Private Limited

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 3rd day of March, 2010)

This case deals with the proposal received from Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) for general revision of its Scale of Rates.

2. The tariff of GTIPL, a BOT operator at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), was earlier fixed vide Authority's Order dated 23 August 2006 with a validity period till 31 December 2008. The GTIPL has filed its proposal in October 2008 which was completely revised subsequently by it. The validity of the existing Scale of Rates of GTIPL was extended till 30 September 2009 or final disposal of the tariff proposal filed by GTIPL whichever is earlier, vide Order dated 17 June 2009.

3.1. Even though the proposal was revised subsequently, the main points made by GTIPL in its proposal dated 14 October 2008 are summarized below for appreciation of the reply furnished by GTIPL against our queries which will be relevant even in deciding the revised proposal:

(i). In line with the principle reflected in the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)'s Order of September 2008,

(a). The projected throughput considered for the years 2009 to 2011 is 1395030 TEUs, which is calculated at the normative capacity as per the new 2008 guidelines.

(b). The efficiency gains (for the period prior to 2009), on account of actually handling higher volumes than that projected during the last tariff fixation, is not adjusted.

(c). Number of Quay cranes and Rubber Tyred Gantry Cranes etc. is worked out as per the 2008 guidelines and accordingly, the return on Capital Employed is worked out on the Gross Block of assets.

(ii). The main points made with regard to the operating costs are summarized below:

(a). Considering the current inflation trend and the hike in diesel and electricity prices, an escalation factor of 8.10% was applied while projecting the expenditure for the years 2009 to 2011, as against 4.6% informed by TAMP. An escalation factor of 15% was, however, considered for the projections of salaries since the average increments in salary given in the private sector industries is around 15%.

(iii). As per the provisions of the LA and as per the directions of the Government, royalty payment made by GTIPL to JNPT is not to be factored as cost for the purpose of tariff fixation.

The JNPT container terminal does not pay any royalty and the NSICT is allowed partial pass through of royalty. A new terminal like GTIPL with such heavy infrastructure investments should have an equal and fair operating terms with the neighboring terminals. Hence, in the cost statement for the years 2009 to 2011, royalty to be paid by GTIPL to JNPT over and above the minimum guaranteed traffic was factored as efficiency gain. If this major element of cost is not factored for tariff fixation, then there will not be any incentive to the terminal operator to improve the efficiency, as they will be deprived of a reasonable return.

(iv). With regard to the capital expenditure, the main points are as follows:

(a). GTIPL has made the necessary investments as per the LA. It has reclaimed 18 hectares of land as agreed in the LA.

(b). Considering the high demand at the JNPT terminals and based on a Capacity Augmentation Study, GTIPL has started execution of an Expansion Project where,

- The reclaimed land is being paved to convert it into an additional yard area.
- Additional 2 Quay Cranes, 11 RTG's and 17 Spreaders will be delivered by the year end.

(c). Earlier, since the GTIPL enjoyed the EOU status, all the equipments were imported under zero amount of duty. Now, with the revocation of EOU status, the requisite duty element has been added to the capital cost.

3.2. The financial position as reflected in the Cost statement originally furnished by GTIPL is as follows:

Sr. No.	Year	Operating Income (Rs. in Crores)		Net Surplus/ Deficit (Rs. in Crores)		% Increase required in the existing tariff
		Existing Rates	Proposed Rates	Existing Rates	Proposed Rates	
1	2009	480.33	581.31	(109.88)	(8.89)	22.88%
2	2010	480.33	581.31	(102.89)	(1.91)	21.42%
3	2011	480.33	581.31	(90.23)	10.75	18.79%
						Average = 21.03%

3.3. The initial proposal of GTIPL was as follows:

(i). The GTIPL sought an increase of 21.03% over its existing rates. However in respect of some tariff items like handling of over dimensional cargo containers, opening and replacing hatch covers, shutouts, reefer monitoring etc., an increase in the range of 29% to 142% over the existing rates was sought.

(ii). The GTIPL proposed to introduce charges for miscellaneous services and some new definitions in its proposed Scale of Rates.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from the GTIPL was forwarded to JNPT and also to the concerned users/ user organisations for their comments.

4.2. The comments received were sent to GTIPL as feedback information. We have not received the comments of GTIPL on the comments of users till finalisation of this case.

5.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the GTIPL was requested to furnish additional information/clarifications. The GTIPL has furnished its reply. The queries raised by us and the reply of GTIPL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of GTIPL
A.	General:	
(i).	(a). Analysis of Efficiency & Productivity Improvement (Form 6). (b). The GTIPL to furnish requisite	The GTIPL had not submitted the Form 6 and 7. Forms 6 and 7 were furnished only alongwith the revised

	details in the format prescribed in Form 7 for comparison of actuals with estimates as stipulated in paragraph 13.3 of tariff Order dated 23 August 2006.	proposal.
(ii).	The revised tariff guidelines stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The GTIPL to indicate benchmark levels of productivity, which should be included in the Scale of Rates as conditionalities governing the respective tariff items. It is relevant here to mention that it has achieved an average gross crane productivity of 28.55 moves per hour. The benchmark levels of crane productivity to be proposed for the years 2009, 2010 and 2011 to be incorporated in the proposed Scale of Rates of GTIPL.	The revised proposal is primarily based on the cost plus approach as per tariff guidelines of 2005. The GTIPL would endeavor to perform in the ensuing years above the norm of 25 moves per hour prescribed in the 2008 guidelines.
(iii).	GTIPL has stated that its pricing strategy is performance based apart from cost based. GTIPL to bring out the performance guaranteed based on which the revised tariff, if any, will operate.	
(iv).	The estimates of operating cost for the year 2008 is generally found to be on a higher side as compared to the actuals for the year 2007. The estimated Operating & Direct labour cost, Equipment running cost and General Overheads are higher by 46%, 86% and 57% respectively as compared to the actuals for the year 2007. The GTIPL may furnish the actual traffic and income/expenditure for the period January – December 2008 in the prescribed proforma of cost statements. A copy of the draft accounts for the year 2008 may also be furnished. The estimates for the succeeding years to be adjusted keeping in view the actuals for the year 2008, if necessary.	The expenditure incurred for 2007 is based on the volumes of 1.17 million TEUs handled as against the volume of 1.52 million TEUs handled in 2008 (38% increase). The operating & Direct labour cost and Equipment running cost are variable cost which vary in proportion to the volumes handled. The actual traffic and income / expenditure details for the year 2008 are furnished in the revised cost statements. The actual variation for Equipment running and general overheads is 44% and 29% respectively. Copy of the draft account for the year 2008 is furnished. The estimates for the succeeding years have been adjusted keeping in view the actuals for the year 2008 in the revised proposal.
(v).	The GTIPL to furnish an alternate set of cost statements with detailed workings for the years 2009 to 2011, keeping in view the stipulations made in Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines of 2005.	The cost statement with detailed workings for the years 2009 to 2011 is furnished with revised proposal as stipulated in Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines 2005
B.	Financial/Cost Statement:	
1.	Capacity:	
(i).	With reference to the calculation furnished by GTIPL for optimal quay capacity GTIPL to furnish/clarify the following:- (a). During the proceedings of the general revision of the Scale of Rates of GTIPL in 2006, the GTIPL vide its letter	The capital cost of the quay cranes has been correctly depicted in the statements attached to the proposal. The benchmark level productivity considered by GTIPL

	<p>dated 13 June 2006 had, <i>inter alia</i>, stated that the use of twin-lift quay cranes at its terminal will help GTIPL achieve a higher productivity. The capital cost captures the cost of twin lift cranes. In this context, the GTIPL to justify 25 moves per hour considered by it in calculation of optimal quay capacity.</p>
	<p>(b). Article 8.1(xxix) of the LA requires GTIPL to deploy a minimum number of 8 RMQCs. In the proceedings relating to the tariff Order dated 23 August 2006, GTIPL reported that it has deployed 8 RMQCs and the capital expenditure was captured in deciding the tariff of GTIPL in August 2006.</p> <p>As per clause 2.9.11 of the 2005 tariff guidelines, the investments made in accordance with the concession agreement will be considered for the purpose of allowing Return. Since the GTIPL has deployed 8 cranes, the cost of the 8 cranes need to be considered in the capital employed. In this backdrop, the GTIPL to review its quay capacity calculation taking into account 8 RMQCs.</p>
(ii).	<p>With reference to calculation of yard capacity GTIPL to clarify the following:-</p> <p>(a). An area of 28 hectares is taken into account in the calculation of the yard capacity. As indicated in the Appendix 22 to the Licence Agreement (LA) between Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and GTIPL, an area of 29.84 hectares has been earmarked towards container yard. The GTIPL to explain the reason for considering 28 hectares only for calculation of the yard capacity. The manner of utilisation of balance 1.84 hectares to be furnished and the income arising out of such utilisation, if any, to be quantified and considered in the income estimates for the years 2009 to 2011.</p>
	<p>(b). GTIPL has stated that it has reclaimed 18 hectares of land as per the LA and the reclaimed area is expected to increase the yard capacity. However, the additional 18 hectares of land has not been considered in the calculation of optimal yard capacity.</p>
	<p>(c). GTIPL to confirm whether the storage income arising out of utilisation of 18 hectares of area as storage yard is considered in the estimates of the storage income for the years 2009 to 2011.</p>

is 25 moves per hour as prescribed in the norms for calculation of optimal quay side capacity vide 2008 guidelines. The GTIPL goal during the BOT period is to achieve 40 moves per hour once all the favorable factors such as channel depth, size of the ship, product mix and evacuation, etc are in position.

The tariff proposal submitted vide our letter dated 14 October 2008 was based on the guidelines of 2008. In place of that the revised proposal submitted is as per TAMP guidelines of 2005.

GTIPL has furnished a calculation sheet based on 29.84 hectares of land with the revised proposal.

Since the Optimal capacity of the terminal is the lower of the Optimal Quay side capacity and Optimal stack-yard capacity, the earlier calculations contained in our submission does not require any alterations due to change in the area from 28 hectares to 29.84 hectares.

There is no additional income to be considered for the increased yard area.

Since the Optimal capacity of the terminal is the lower of the Optimal Quay side capacity and Optimal stack-yard capacity, the earlier calculations contained in our submission does not undergo any change even after considering the reclaimed area.

No additional income is expected to be generated from the increased yard area since the additional area will be mainly utilized for reducing the stacking height from existing 5 high to suitable level to enable smooth operations.

		<p>GTIPL is also proposing an extension of the free storage period in various categories in the SOR and anticipate an increased inventory level of containers in the yard. This will not generate any additional revenue.</p> <p>Part of this additional area will be utilized for maintenance of Tractor trailers etc. and administration facilities which too will not generate any additional revenue.</p>
2.	Operating Income:	<p>(a). The GTIPL proposal does not explicitly state the exchange rate adopted by it for estimation of income arising from the dollar denominated tariff. The GTIPL to furnish the exchange rate adopted by it to estimate the operating income and update the estimates with reference to the prevailing exchange rate level.</p>
	<p>(b). The GTIPL to furnish a detailed computation to show the revenue implication arising out of the proposed changes in storage charges. The analysis should show the income arising out of the storage activity with reference to the existing Scale of Rates as well as the proposed Scale of Rates for all the years under consideration as indicated in Note 3 to Form 2B. The dwell time analysis, based on which the GTIPL has arrived at the storage income may also be furnished as required under Note 1 to Form 2B.</p>	<p>GTIPL proposes to amend the free period for containers. GTIPL intends to increase the free days for export loaded boxes from existing 3 days to 7 days. The reduction in free days proposed in respect of ICD containers from existing 15 days to 10 days, for TP loaded containers from existing 30 days to 7 days and for TP empty from existing 15 days to nil days is in line with the actual average dwell time of the past. The proposed changes will not generate any additional income.</p>
	<p>(c). The 'Other Income' (except Interest on Fixed deposits) shown in the Annual Accounts for the years 2006 and 2007 furnished by GTIPL to be included in the Cost statement of the respective years. The GTIPL is also to update its estimated operating income by including the estimated other income for the years 2008 to 2011.</p>	<p>Other Income consists of interest on fixed Deposits, profit on sale of fixed assets and liability written back, etc. which do not form part of Operating Income and hence to be excluded.</p>
	<p>(d). In the existing arrangement, rates for handling the foreign going containers for the movement from yard to rail or vice versa have been prescribed at Rs.1534/-, Rs.2301/- and Rs.3068/- for 20', 40' and above 40' containers respectively. However, in income estimation at the existing level of tariff in respect of this category of containers, the GTIPL has adopted a rate of Rs.1462/-, Rs.2393/- and Rs.2924/- respectively. The income estimates in respect of this category of container to be correctly estimated.</p>	<p>The rates prescribed in SOR for Yard to rail or vice versa for ICD containers consist of Lift On Rs.472 + Transportation Rs.590 + Lift Off Rs.472. In the income calculations, the charge of Rs.1462 has been considered for Lift On Rs.472+ Transportation Rs.590+ mixed train income Rs.400. The income for Lift Off is considered separately in the income statements. Same logic is applied for 40' and over 40' containers.</p>
	<p>(e). The GTIPL has adopted 50% of the prescribed rate for calculating income from normal transhipment container and around 58% of the prescribed rate for</p>	<p>Transhipment includes discharge and loading activity. While calculating the throughput of transhipment both the activities are considered separately. Therefore, 50% of the overall rate prescribed is applied for both the</p>

	<p>calculating income from hazardous transhipment container, in the estimates of income at the existing level of tariff from transhipment containers. The GTIPL to clarify the reason for estimating the income at the existing level of tariff at the rates lower than the rates prescribed.</p>
	<p>(f). This Authority vide Order dated 28 June 2007 approved the proposal of JNPT to levy an additional amount of Rs. 400 per TEU with retrospective effect from 15 February 2007 towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT, including GTIPL. A provision in this regard was also ordered to be inserted in the Scale of Rates of GTIPL. The workings for income and expenditure furnished by the GTIPL do not explicitly show the income arising out of and the expenditure on ITRHO in the actuals for the year 2007 and in the estimates for the subsequent years. The details of income & expenditure from this sub-activity to be furnished. It is also observed that the GTIPL has not included levy of ITRHO in the proposed draft Scale of Rates. The GTIPL to clarify the position.</p>
3.	<p>Operating Cost:</p> <p>(i). GTIPL has stated that it has applied an escalation factor of 8.10% while projecting the operating expenditure for the years 2009 to 2011 apparently on the ground of reported change in the average WPI during the first 6 months of the year 2008 over the WPI of the corresponding period in the year 2007. As already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 29 July 2008, an escalation factor of 4.6% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.</p>
	<p>(ii). As reported by GTIPL, it has considered traffic at normative capacity level of 1395030 TEUs each for the years 2009 to 2011 as per the 2008 Upfront tariff guidelines. In that case, the reasonableness of the estimates of operating cost furnished by GTIPL should be established with reference to the operating cost based on the norms prescribed in the guidelines of February 2008.</p>

	<p>(iii). <u>Operating and Direct Labour:</u> (a). The estimated Operating and Direct Labour cost for the year 2008 to 2011 comprises, inter alia, the estimated manpower cost for the RTG operators. Likewise, the estimated repairs and maintenance cost includes, inter alia, operation and maintenance of RTGs. It appears that the operation and maintenance of RTGs is outsourced to Kalmar. If it is so, the reason for showing the estimated expenditure on account of operation of RTGs under Operating & Direct Labour cost and Repairs & Maintenance cost instead of showing the outsourcing expenditure separately to be explained. Further, the GTIPL to furnish / clarify the following:</p>	<p>For accounting purpose, the GTIPL considers one third of the RTG Operation & Maintenance costs under Direct Labour & remaining two third is accounted under Equipment repairs & maintenance. The payment made to KALMAR is not duplicated elsewhere.</p>																												
	<p>(i). In the proceedings relating to the initial fixation of tariff of GTIPL vide Order dated 23 August 2006, the GTIPL estimated Operating & Direct Labour cost for the years 2006 to 2008 for monitoring the reefer containers. In the current proposal in reference, the Operating & Direct Labour cost has been estimated to operate RTGs. GTIPL to clarify the reasons for change in the position. It may also be clarified how the manpower cost for reefer monitoring is treated in the cost estimates, giving reference to the estimates in this regard, if any, in the cost statement.</p>	<p>In the estimated cost for the years 2006-08, the Operating & Direct labour included only the expenditure on Reefer Monitoring. The charges paid to KALMAR were included under Equipment Running costs.</p> <p>As per revised grouping of expenses, the reefer monitoring charges are now included in the Management overheads and RTG Operation and maintenance cost is bifurcated as explained at (V) (a) above.</p>																												
	<p>(ii). A comparative position of estimates of manpower cost estimated earlier for the years 2006 to 2008 and the actuals to be furnished.</p>	<p>In the estimated cost for the years 2006-08, the Operating & Direct labour included only the expenditure of Reefer Monitoring. The charges paid to KALMAR were included under Equipment Running costs. As a result, the actual manpower cost is high as compared to estimates made and actual repairs and maintenance cost is less than the estimates made for the years 2006-08.</p> <p>The details sought are furnished below:</p>																												
		<p style="text-align: right;">(Rs. in Lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Manpower cost</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Actual</td> <td>31.09</td> <td>443.74</td> <td>639.84</td> </tr> <tr> <td>Estimates</td> <td>11.25</td> <td>32.91</td> <td>39.31</td> </tr> <tr> <td>Equipment running cost</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Actual</td> <td>1567</td> <td>3061</td> <td>4408</td> </tr> <tr> <td>Estimated</td> <td>2587</td> <td>4536</td> <td>6088</td> </tr> </tbody> </table>		2006	2007	2008	Manpower cost				Actual	31.09	443.74	639.84	Estimates	11.25	32.91	39.31	Equipment running cost				Actual	1567	3061	4408	Estimated	2587	4536	6088
	2006	2007	2008																											
Manpower cost																														
Actual	31.09	443.74	639.84																											
Estimates	11.25	32.91	39.31																											
Equipment running cost																														
Actual	1567	3061	4408																											
Estimated	2587	4536	6088																											
	<p>(iii). GTIPL to clarify whether Kalmar was selected for operation and maintenance of RTGs by competitive bidding. GTIPL to confirm whether the rates payable to Kalmar are fair and reasonable.</p>	<p>KALMAR was selected after following competitive bidding procedure. The rates payable to KALMAR are fair and reasonable.</p>																												
	<p>(iv). The rate of 10.76 Euro per hour towards operation and maintenance charge paid/ payable to Kalmar for</p>	<p>GTIPL has furnished a copy of the Operations and maintenance agreement dated June 9, 2006 entered into with KALMAR.</p>																												

	the year 2008 to be validated with documentary evidence.	The rate of 10.76 Euro per hour was the average rate paid to KALMAR. The rates per RTG differ depending upon the year of their commissioning.
	(v). The rate of 10.76 Euro per hour is escalated by around 18% in the year 2009 and escalated by around 4% each for the years 2010 and 2011 over the respective previous years. The escalated rates adopted for the years 2009 to 2011 to be validated with a copy of Contract with Kalmar.	GTIPL has furnished the agreement. As per the agreement for the fourth year (2009) and fifth year (2010), the payment to be made is 13 Euro and 13.5 Euro respectively per RTG per hour. The average rate for 2008 works out to 10.76 Euro per hour. The increase with reference to average rate of 2008 amounts to 20.81 % and 25.46% respectively.
	(vi). The basis for considering one-third of the rate per hour estimated towards Operating and Maintenance cost paid / payable to Kalmar as the cost of the manpower to operate the RTG's per hour to be furnished.	In the estimated cost for the years 2006-08, the operating and direct labour included only the expenditure on reefer monitoring. The charges paid to KALMAR were included under Equipment Running Cost. As per revised grouping of expenses, the reefer monitoring charges are now included in the Management Overheads and RTG operation and maintenance cost is bifurcated as explained earlier.
	(vii). The basis for considering the remaining two-third of the rate per hour estimated towards Operating and Maintenance cost paid / payable to Kalmar towards repairs and maintenance of RTGs to be explained with reference to the actuals of the preceding 3 years.	
	(viii). The basis for the annual RTG hours of 202178 each for the three years 2009 to 2011 considered in the estimation of operation and maintenance cost of RTGs be furnished.	All the containers offloaded from the vessel are necessarily to be handled by RTGs at least twice, one Lift Off and one Lift On at the CY. Sometimes, additional Lift off and Lift on from/to stack are to be carried out for shut out container and POD change based on the requirements of trade. In addition, there are some essential housekeeping moves to be carried out by RTGs. The handling thus exceeds 200%. On an average it works out to 204%. The RTG hours for the years 2009-2011 are arrived at as under. (Estimated throughput * 204 %)/ (TEUs handled by RTGs per hour) i.e (1,200,000*204%)/(14.08). This works out to 173,813 hours for the year 2009.
	(b). The estimated expenditure towards Lashing/ Unlashing of Rs.1.26 crores each during the years 2009 to 2011 to be supported by documentary evidence of outsourcing contract and with workings.	The GTIPL has furnished a copy of the relevant contract. As per the contract, GTIPL shall pay at Rs.12.50 per move plus service taxes at prevailing rate. The contract is valid for a period of two years from 1.1.2008 to 31.12.2009 and extendable for further period of one year.
	(c). The number of employees and the average cost per employee have been added to the total estimated operating and direct labour cost, which appears to be a mistake. (Refer Form - 3B).	The error is rectified in the revised proposal.
	(iv). <u>Equipment running cost:</u> (a). <u>Power Cost:</u> (i). GTIPL to furnish basis for the different levels of unit electricity consumption adopted for the RMQC's, RMG's, Yard and Wharf electrification, Reefer plugs and Gate/ common Lighting.	In the revised proposal, the working for Power cost is done based on the past average overall consumption per TEU.

<p>(ii). The GTIPL has also considered a fixed cost element in the estimation of its total power cost. The copy of the Electricity bill attached with the proposal indicates a rate of Rs.150/- per KVA towards demand charges, whereas the GTIPL has considered a rate of Rs.203.40 per KVA for the year 2008 in the estimation of fixed power cost. GTIPL to clarify the difference in rates.</p> <p>(iii). In the estimates of power cost for the years 2009 to 2011 for utilisation of RMQC's and RMG's, GTIPL has factored in training costs for which 5% of the estimated throughput has been considered. In this context, GTIPL to furnish the actual training cost incurred for the years 2006 to 2008 supported by documentary evidence. In this regard, paragraph no. 12(ix)(a)(iii) of the GTIPL Order dated 23 August 2008 to be referred.</p> <p>(iv). The cost statement shows that the estimation of power cost for all the years under consideration is based on estimated electricity consumption of around 16 units per TEU. This estimated electricity consumption is found to be higher when compared with the position at some other container terminals. It is noteworthy that the consumption considered by GTIPL is double of that of the norm prescribed in the Upfront guidelines. The estimated consumption of electricity to be reviewed.</p>	<p>Fixed Electricity charge of Rs.203.40 per KVA considered for the year 2008 includes applicable Duty @ 13% on Basic charge of Rs.150/- per KVA and Surcharge of 20% on Basic charge. (Rs.150 + Rs.30+Rs.23.40)</p> <p>However, in the revised proposal, the working for Power cost is done based on the past average overall consumption per TEU.</p> <p>In the initial proposal for tariff revision, the training costs considered was Rs.3.72 lakh, Rs.8.77 lakh and Rs.10.90 lakh for the years 2006, 2007 and 2008 respectively.</p> <p>Though GTI has not got separate details of power consumed for training, it is confirmed that actual power consumption in this respect would be more than what was estimated.</p> <p>In the revised cost statement submitted, the consumption per TEU has been considered at 13.73 KWH per TEU. This is arrived at after considering the total consumption of electricity in units divided by the total number of TEUs handled.</p> <p>The electricity consumption at GTIPL is on higher side because of higher volumes of Reefer containers handled at GTIPL vis a vis other container terminals in JNPT. This fact has also been recognized by the Landlord Port JNPT in their proposal for Upfront Tariff Fixation for the fourth terminal. A copy of the relevant extract is furnished.</p>
<p>(b). <u>Fuel Cost:</u> With reference to the estimated fuel cost, GTIPL to clarify / furnish the following:</p> <p>(i). The estimated consumption of fuel for operations of RTGs, RSTs, Tractor Trailers and for Backup Power for the years 2009 to 2011 to be justified with reference to the actuals for the preceding three years.</p> <p>(ii). The basis for considering 14.08 TEUs per hour as handling rate of the RTG to be brought out.</p> <p>(iii). Given the handling rate of 14.08 TEUs per hour and taking into</p>	<p>The details of Fuel consumption for 2009-2011 vis-a -viz 2006-08 are furnished in Revised Form No.3B. It will be seen there-from that the consumption of fuel is comparable for all the six years under consideration.</p> <p>The current average rate of RTG handling is 10.2 moves per hour. The same has been converted into TEUs handled per hour by applying 20:40 ratio factor of 1.38 prevalent at GTI.</p> <p>Please refer to reply at (V). (a). (viii) above.</p>

	<p>account the estimated throughput, the utilization time of RTG shown in the workings appear to be more by 104%.</p> <p>(iv). The workings for the estimated diesel consumption of 88890 litres for the year 2008 and 81706 litres each for the year 2009 to 2011 for utilization of RST to be furnished.</p> <p>(v). With reference to the estimated additional diesel consumption to compensate 10% savings in electricity consumption, the rationale behind considering 1/3rd of the amount of savings arising from electricity consumption to arrive at the quantum of additional requirement of diesel to be explained.</p>	<p>In the revised proposal, the working for Fuel cost is done based on the past average overall consumption per TEU.</p> <p>This element has not been factored in the revised cost statement submitted herewith.</p>																														
	<p>(c).. <i>Repairs & Maintenance Cost:</i></p> <p>(i). The rationale behind adopting different percentages of capital cost of RST, RMQC and RMG to estimate repairs and maintenance charges for all the years under consideration to be explained and the individual estimates to be justified with reference to actuals for the previous years.</p> <p>(ii). The workings for estimating Repairs & Maintenance cost for the empty handlers, operational tools & others for the year 2008 to be furnished and justified with reference to actuals.</p> <p>(iii). (a). The estimated maintenance charge of Rs. 4.96 lakhs for additional DG set for the year 2008 to be justified with reference to actuals.</p> <p>(b). The workings for the estimated amount of Rs.21.46 lakhs for the year 2009 to maintain additional DG sets to be justified with workings keeping in view the actuals for the year 2008.</p> <p>(c). The Authority vide paragraph No. 12(ix)(d) of Order dated 23 August 2006 allowed the equipment running cost as estimated by GTIPL for the years 2006 to 2007 subject to verification with actual expenditure. Therefore, the GTIPL to furnish the actuals for the year 2006, 2007 and 2008 with break-up for power cost, fuel cost and Repairs & Maintenance cost.</p>	<p>The equipment-wise repairs and maintenance expenditure has been identified based on the actuals of 2008.</p> <p>The equipment wise expenditure for the years 2009-2011 is estimated after taking into account the inflation factor at 4.6%.</p> <p>The actual figures of 2008 are now shown in the revised cost statement.</p> <p>Two additional CAT 1500 KVA/1200 KWH DG sets costing in aggregate Rs.3 crores have been procured and capitalized in December 2008. The maintenance charges for two DG sets for 2009 to 2011 have been included in the Repairs and Maintenance cost based on the estimated additional expenditure to be incurred thereon.</p>																														
		<p>The actuals for the years 2006- 2008 along-with the TEUs handled with the break up of power cost, fuel cost and Repairs and Maintenance cost are as given below.</p> <table border="1" data-bbox="608 1519 1233 1736"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>Rs. In Lacs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TEUs handled</td> <td>387,873</td> <td>1,178,415</td> <td>1,520,776</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Power Cost (Rs)</td> <td>541</td> <td>1,112</td> <td>1,852</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fuel Cost (Rs)</td> <td>631</td> <td>923</td> <td>1,185</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Repairs & Maint (Rs)</td> <td>393</td> <td>1,026</td> <td>1,371</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>1,565</td> <td>3,061</td> <td>4,408</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		2006	2007	2008	Rs. In Lacs	TEUs handled	387,873	1,178,415	1,520,776		Power Cost (Rs)	541	1,112	1,852		Fuel Cost (Rs)	631	923	1,185		Repairs & Maint (Rs)	393	1,026	1,371		Total	1,565	3,061	4,408	
	2006	2007	2008	Rs. In Lacs																												
TEUs handled	387,873	1,178,415	1,520,776																													
Power Cost (Rs)	541	1,112	1,852																													
Fuel Cost (Rs)	631	923	1,185																													
Repairs & Maint (Rs)	393	1,026	1,371																													
Total	1,565	3,061	4,408																													

(v). Royalty / Revenue Share:

As per Clause 2.6.1 of the 2005 tariff guidelines, royalty / revenue share shall not be allowed as a cost for tariff fixation. As conceded by GTIPL, even the Licence Agreement signed by GTIPL with JNPT contains a specific provision relating to inadmissibility of royalty / revenue share in computation of tariff.

As per the license agreement entered into with JNPT, GTI can not factor Royalty in costs for the purpose of tariff fixation as per the Govt. policy. However, the minimum guaranteed TEUs as per license agreement is 735,000, 950,000 and 1,200,000 in the years under consideration i.e 2009, 2010 and 2011 respectively. GTI has achieved volumes more than 1,300,000 TEUs in the third year of its operations.

JNPCT is not liable to pay any royalty. NSICT pays royalty per TEU to JNPT which has been allowed as a full pass through in the cost till 2005 and as a partial pass through after 2005. It is appealed that the new terminal operator like GTI with such heavy infrastructural investments should have an equal and fair operating terms with the other neighbouring terminals in JN Port.

In our initial proposal we factored efficiency gain for the additional royalty we pay to land lord port for volumes over and above the minimum guaranteed traffic. Due to our operational efficiency coupled with higher productivity, the trade benefited with a volume growth of 24 %. GTI has added to the existing capacity of JN Port by handling volumes higher than the minimum guaranteed traffic.

In the statements submitted earlier for the years 2009 to 2011, we had considered royalty as a cost to the extent of the additional royalty payable over the minimum guaranteed traffic since this is an efficiency gain. If this major element of cost is not allowed for tariff fixation, there will not be any incentive to the Terminal Operators to improve the efficiency as they will be deprived of reasonable return.

Despite the above views of GTI, in deference to the advice of TAMP we have excluded the element of royalty in the revised cost statements.

We however request the Authority to reconsider its views and allow royalty as a pass through.

(vi). Equipment Hire Charges:

With reference to the estimated tractor hire charges, GTIPL to furnish the following:

(a). The actual tractor hire charges for the years 2006 to 2008 incurred by GTIPL be furnished for verification with reference to the estimates considered by the Authority in the fixation of the tariff of GTIPL in August 2006. In this regard, paragraph 12 ((x)(a) of Order dated 23 August 2006 to be referred to.

The tractor hire charges incurred along with the TEUs handled during 2006-2008 and the estimate considered while fixing the tariff in August 2006 are furnished below.

Rs.in Lacs

	2006	2007	2008	Total
Estimated	656	1,551	1,925	4,132
Actual	592	1,679	2,158	4,429
TEUs Estimated	411,600	930,000	1,105,000	24,46,600
TEUs actuals	387,873	1,178,415	1,520,776	3,087,064

It will be seen from the above that in the aggregate, the actual expenditure was 7 % more over the estimate.

<p>(b). Documentary proof to be furnished for the rates considered for estimation of tractor hire charges for the years 2009 to 2011 for the movement of containers between</p> <ul style="list-style-type: none"> (i). container yard to rail and (ii). Intra Terminal transfers <p>(c). GTIPL to furnish the basis for considering 12% of the estimated throughput for intra terminal transfer.</p> <p>(d). The GTIPL has considered 26% of the estimated throughput for movement between yard to rail, whereas the income computation furnished by GTIPL captures income arising out of handling around 16% of the estimated throughput for movement between yard to rail.</p> <p>(e). The estimated expenditure towards Genset hire charges and additional D.G. set hire charges to be justified with workings supported by documents evidence.</p>	<p>Estimate for 2009-2011 is based on the budgetary quotation received. GTIPL has furnished a copy of the quotation.</p> <p>Inter-terminal transfer takes place mainly on account of Transshipment which is 3% of the total throughput and also on account of ITRHO (Inter Terminal Rail Handling) which is 9% of the total throughput.</p> <p>Detailed calculation of Income for the years 2009-2011 is furnished. The throughput considered for handling income arising for yard to rail activity is 294,898 TEUs (Normal containers – 284,965, Hazardous- 9,907 and ODC- 26) which is 24.5 % of the total throughput of 1,200,000 and the income for balance throughput is considered in Revenue from Mixed Train handling.</p> <p>Due to the procurement of 2 D.G. Sets at an aggregate cost of 3 crores in December 2008, this expenditure has been excluded in the revised cost statement filed herewith.</p>
<p>(vii). <u>Lease rentals:</u></p> <p>(a). GTIPL to confirm that the estimations of lease rentals is as per the terms of Licence Agreement.</p> <p>(b). Detailed workings for the estimated lease rental indicating the area leased and the rate per square metres considered to be furnished for all the years under consideration.</p>	<p>Yes.</p> <p>The workings furnished by GTIPL indicate only break-up for the lease rentals for different category of land and other assets.</p>
<p>(viii). <u>Insurance:</u></p> <p>(a). The estimated insurance cost for the years 2009 to 2011 to be justified with reference to actual payment made to insurance company(ies) during the year 2008. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) to be furnished. The GTIPL to validate the insurance cost for the year 2008 with documentary evidence.</p> <p>(b). The estimated insurance cost for the year 2008 is seen to be less by 11% as compared to the actuals for the year 2007, inspite of additions to the assets during the year 2008.</p>	<p>The GTIPL has furnished the copies of the insurance cover with ICICI Lombard for the period 01.04.2007 to 14.07.2009.</p> <p>The increase in the estimated cost for 2009 to 2011 is in line with the proposed infusion of capital.</p> <p>The lower expenditure in the year 2008 is due to negotiation held by our Group Finance at global level with the Insurance entities.</p>
<p>(ix). <u>Other expenses:</u></p> <p>The estimated other expenses for the year 2008 to 2011 to be justified with cost details and workings listing out the items considered under Other expenses.</p>	<p>The GTIPL has furnished the cost details for 2008. The estimated other expenses for the years 2009-2011 are after applying the escalation factor at 4.6%.</p>

<p>(x). <u>Technical Services Fee:</u> In the fixation of tariff of GTIPL in August 2006, no expenditure was estimated towards Technical Service Fee (TSF) from the years 2006 to 2008 and existence of such agreement was also not disclosed. In this context, GTIPL to furnish / clarify the following:</p> <p>(a). The reason for now projecting the TSF expenditure for the years 2008 to 2011.</p> <p>(b). Reasonableness of TSF estimated for all the years under consideration applying the yard stick of 'arms length relationship' as required under Clause 2.8.2 of the revised tariff guidelines.</p> <p>(c). A copy of the agreement for payment of TSF.</p> <p>(d). A copy each of the following document:</p> <p>(i). Provisional Tax audit certificate from the Chartered Accountant for the TSF for the year 2008.</p> <p>(ii). Document establishing the remittance of TSF for the year 2008.</p>	<p>GTIPL has furnished a copy of the Board resolution passed in September 2008 regarding its decision to sign service agreement with the following:</p> <p>(a). APM Terminals and Group Companies to provide services to GTIPL on operations, engineering, HR, health, safety, security, environment, project advisory etc., at the estimated fee upto US\$ 2.4 million plus taxes.</p> <p>(b). Container Corporation of India Limited and group companies to provide consulting services to GTIPL on railway, ICD, projects, operations, engineering, etc., at the estimated fees upto Rs.1.5 Crores.</p> <p>GTIPL has furnished the following documents.</p> <p>(i). A copy of the detailed report of July 2008 of a consultant on Intra-Group Services in the nature of support services to GTIPL.</p> <p>(ii). A copy of the agreement for payment of TSF.</p> <p>(iii). A copy of the tax audit report for the financial year ended March 08.</p> <p>(iv). Copies of payment voucher and invoice.</p>															
<p>(xi). <u>Overheads:</u></p> <p>(a). GTIPL to list out the items of expenditure considered under the management and administration overheads and furnish detailed workings under this head for all the years under consideration.</p> <p>(b). In the initial fixation of tariff of GTIPL vide tariff Order dated 23 August 2006, the Management and Administration Overheads covered the estimated salary expenses payable to the employees of GTIPL and the expenses like training, recruitment, performance award, etc. The GTIPL to furnish the actuals for the years 2006, 2007 and 2008 with break up for verification of the estimates with reference to the actuals. In this regard, paragraph No. 12(xiv) (b) of tariff Order dated 23 August 2006 to be referred.</p> <p>(c). (i). The items considered under 'General Overheads' to be listed out.</p>	<p>The GTIPL has furnished the cost details for 2008. The estimated overheads for the years 2009-2011 are after applying the annual increment of 15 % based on the increment rate of 2009. Calculation sheet is provided.</p> <p>The GTIPL has furnished the required details of 2006, 2007 and 2008.</p> <p>The estimated and actual expenditure for the years 2006-08 are tabulated below.</p> <table border="1" data-bbox="620 1406 1130 1518"> <thead> <tr> <th></th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Estimated</td> <td>1,970</td> <td>2,463</td> <td>2,517</td> <td>6,950</td> </tr> <tr> <td>Actual</td> <td>1,686</td> <td>2,331</td> <td>3,346</td> <td>7,363</td> </tr> </tbody> </table> <p>It will be seen from the above that in the aggregate, the actual expenditure was about 6 % over the estimates.</p> <p>The GTIPL has furnished the item wise details of expenditure for 2008.</p>		2006	2007	2008	Total	Estimated	1,970	2,463	2,517	6,950	Actual	1,686	2,331	3,346	7,363
	2006	2007	2008	Total												
Estimated	1,970	2,463	2,517	6,950												
Actual	1,686	2,331	3,346	7,363												

	<p>(ii). GTIPL to furnish detailed workings for estimating the expenditure under this head for all the years under consideration.</p> <p>(d). The estimated expenditure towards IT licenses was allowed as pass through for the years 2006 to 2008 during fixation of tariff of GTIPL in August 2006, subject to GTIPL justifying this expenditure evidenced by documentary proof in the subsequent review of its tariff. In this regard paragraph 12(xv) of Order dated 23 August 2006 to be referred. The GTIPL to furnish details of actual expenditure incurred towards IT licenses for the years 2006 to 2008 supported by documentary proof.</p>	<p>The general overheads estimated for the years 2009-2011 are after applying the escalation factor.</p> <p>The actual expenditure incurred on IT including license fees for the years 2006 and 2007 as reflected in the audited annual accounts and for the year 2008 as reflected in the draft annual account are as given below. The expenditure incurred is as per the agreements entered into with the various service providers.</p> <table border="1" data-bbox="627 478 1230 541" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 33.33%;">2006</th><th style="width: 33.33%;">2007</th><th style="width: 33.33%;">2008</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>22,472,928</td><td>37,509,388</td><td>67,353,980</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">Amt in INR</p>	2006	2007	2008	22,472,928	37,509,388	67,353,980
2006	2007	2008						
22,472,928	37,509,388	67,353,980						
5.	<p>Capital employed:</p> <p>(i). Fixed Assets:</p> <p>(a). As per the tariff filing forms prescribed for private terminals, the private terminals are required to provide information on the additions to Gross block as per Form -4B. The GTIPL to furnish Form 4B duly filled in giving the details regarding every additional item of expenditure exceeding Rs.1 Crore and added / proposed to be added to the Gross Block during the years 2008 to 2011.</p>	<p>The GTIPL has furnished the duly filled Form no. 4B with the revised proposal.</p>						
	<p>(b). During the last fixation of tariff of GTIPL in August 2006, the GTIPL had estimated investments in its facilities at around Rs.907 crores. As can be seen from the Annual Accounts of 2006 and 2007, the GTIPL has made investments to the tune of around Rs.961.76 Crores (Opening Gross Block of Rs.43.57 Crores + Additions of Rs.753.32 Crores in 2006 + Additions of Rs.164.87 Crores in 2007) by the end of the year 2007. In this backdrop, the GTIPL to furnish the following:</p> <p>(i). Justification for the proposed investments to the tune of Rs.156 Crores in the year 2008 and Rs.111 Crores during the year 2009.</p> <p>(ii). GTIPL to confirm whether the proposed investment are in line with the provisions of the LA.</p>	<p>The investments in the year 2008 and 2009 are Rs.84 crores and Rs.270 crores respectively in the revised proposal. The change in the figures reported earlier is due to exclusion of customs duty element from the 2008 figures and change of method from 2008 Guidelines Optimal Capacity base to 2005 guidelines.</p> <p>Yes.</p>						

(c). With reference to additions to the Gross Block proposed during the year 2008, GTIPL to furnish the details of actual additions made and documentary evidence in respect of those additions.

The GTIPL has furnished the copies of completion certificates. The details are as follows:

Nature of Work	Contract value	Value of completed work as 31/12/2008
Pavements, Services and Reefer platforms	Rs.105.30 Crores	Rs.31.00 Crores
Soil improvement work	Rs. 9.5 Crores	Rs.6.54 Crores
Stand-by generators	Rs.4.358 Crores	Rs. 3.787 Crores
Electrical installation	Rs.9.75 Crores	Rs.9.20 Crores
Total	Rs.128.906 Crores	Rs.50.527 Crores

The Audited Annual Accounts support the addition to the Gross Block to the tune of about Rs.85 Crores during the year 2008.

(d). The proposed additions to the gross block during the year 2009 to be supported with documentary proof and the present status of these proposed investments may also be furnished.

GTIPL has furnished the following details with documentary evidence:

Nature of work	Capex 08	Contract value	Doc. Evidence	Status
Electrical installation phase II	8780 lacs	8780 lacs	Contract copy	Work will be completed in 2009
2 STS Cranes	6316 lacs	6316 lacs	Contract Copy	Capitalized in Feb 09
Project Consultancy	317 lacs	317 lacs	Contract copy	On completion in 2009
Project consultancy phase II	531 lacs	531 lacs	Contract copy	On completion in 2009
11 RTGs	7871 lacs	7871 lacs	Contract Copy	On completion in 2009
20 Spreaders	1209 lacs	1209 lacs	Contract Copy	Capitalized in Jan 09
ERP and data processing	712 lacs	Budgeted capex		Replacement
Reach stackers	422 lacs	Budgeted capex	Budgetary quote	Required as per LA
Empty Handlers	268 lacs	Budgeted capex	Budgetary quote	Required as per LA
Total	26426 lacs	38035.9 lacs		

(e). The proposed investments during the years 2008 and 2009 includes investment to the tune of Rs.35.49 Crores and Rs.77.75 Crores each reportedly towards pavement of reclaimed area. GTIPL to clarify whether the pavement of the reclaimed land is mandatory as per the provisions of the LA. The investment to be justified keeping in view the surplus yard capacity already available with reference to the optimal quay capacity.

The actual investment of Rs.38 crores in the year 2008 consist of Rs.6.5 crores towards reclamation and balance Rs.31.5 towards pavement in 2008. Rs.73.55 crores towards pavement and Rs.2.95 crores towards soil improvement in 2009.

These investments are in compliance with the provisions of the License agreement. The cost statement enclosed to this proposal has been prepared as per the TAMP guideline of 2005.

The additional area will be mainly utilized for reducing the stacking height from existing 5 high to suitable level to enable smooth operations.

(f). The GTIPL has stated that it has considered the capital employed in the cost statement in terms of Clause 4.1 of Annex – I to the Upfront tariff guidelines of 2008. The capital employed so considered is Rs.1107.17 Crores each for the years 2009 to 2011. The amount of Rs.1107.17 Crores includes Rs.474.99 Crores Civil Cost as on 31 December 2007 as reflected in the Annual accounts and the proposed additions to the Civil cost to the tune of Rs.56.81 Crores during 2008 and Rs.110.84 Crores during 2009. In this context, GTIPL to clarify the following:

	<p>(i). As per Clause 4.1 of Annex – I to the Upfront tariff guidelines of 2008, the norm for calculation of civil construction cost is as per the estimates given by the port trust for construction of civil assets for achieving maximum capacity. As can be seen in Appendix 13 to the LA, the project cost towards Civil Works development has been estimated by the Port Trust (JNPT) at Rs.334.6 Crores. That being so, considering an amount of Rs.474.99 Crores as on 31 December 2007 towards Civil cost instead of Rs.334.6 Crores estimated by JNPT to be justified.</p> <p>(ii). The norm prescribed in the 2008 guidelines does not recognise additional Capital cost other than the cost for the assets required for normative level of operations. Civil cost is restricted to the initial estimation made by the Landlord Port. In this backdrop, the estimated additions of Rs.56.81 Crores during 2008 and Rs.110.84 Crores during 2009 to the civil cost to be justified.</p>	<p>The GTIPL has furnished the cost statement with the proposal revised as per the tariff guidelines of 2005.</p>
6.	<p><u>Other points:</u></p> <p>(i). The claim of the GTIPL for efficiency gain is based on the reported higher traffic volume achieved during the years 2007 and 2008 as compared to the projection made by GTIPL at the time of fixation of its tariff in August 2006. It to be noted that Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of March 2005 deals with rewarding the operator for cost reduction achieved due to efficiency improvement. The GTIPL to recast its cost estimates in line with Clause 2.4.1 of the guidelines of March 2005, if it so desires.</p> <p>(ii). The GTIPL has conveyed that the EOU status conferred on the GTIPL</p>	<p>Sundry debtors are not taken into account while arriving at the working capital in terms of clause 2.9.9 of 2005 guidelines.</p> <p>Inventory (other than capital spares) is accounted at minimum of actual and six months average consumption of stores (excluding fuel) as per clause 2.9.9 of 2005 guidelines.</p> <p>GTIPL pays lease rental to JNPT one year in advance (as per License agreement) and the same amount has been reported under prepayment of lease rental.</p> <p>The cash balance is considered at minimum of actual cash balance or one months cash expenses whichever is lower in terms of clause 2.9.9 of 2005 guidelines.</p> <p>As per Clause 2.4.1, efficiency in terms of cost reduction can be measured by comparing the average of the past performance achieved in the immediately preceding tariff validity cycle. The cycle of 2006-2008 being the first operational cycle a comparative statement with reference to a previous cycle can not be worked out.</p>

	<p>earlier for imports of equipments has been revoked ab initio by the Directorate General of Export Promotion. In this context, GTIPL to furnish/ clarify the following:</p> <p>(a). The documents (Annex XV) attached to the proposal includes a copy of letter dated 11 January 2008 of Directorate General of Export Promotion conveying the revocation of EOU status granted to GTIPL. However, the copy of the Minutes of the Board of the Directorate is not found attached. GTIPL to furnish a copy of the Minutes.</p> <p>(b). The reasons for withdrawal of EOU status to be furnished.</p> <p>(c). On the ground of withdrawal of EOU status, the GTIPL has capitalised the customs duty element to the respective assets. However, the GTIPL has not furnished any documentary proof to show that it has paid the customs duty. Further, it is seen that the Hon'ble High Court of Mumbai vide Order dated 28 August 2008 has stayed the operation of the Order dated 13 November 2007 passed by the Board of Directorate General of Export Promotion. In this circumstance, the capitalisation of the customs duty to be justified.</p> <p>(d). The Hon'ble High Court of Mumbai in its Order dated 28 August 2008 has permitted the GTIPL to apply for license under the EPCG Scheme for all goods cleared after 13 November 2007 or pending for clearance and all future clearances. The GTIPL to state the progress made in this regard.</p>
C. Scale of Rates:	
(i).	<p>The GTIPL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 21.03% over the existing tariff at GTIPL. The benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.</p>
(ii).	<p>GTIPL to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal containers, ICD containers, Transhipment containers, hazardous and Over Dimensional Containers are in line with the March 2005 guidelines and the existing GTI tariff after considering proposed increase percentages.</p>
(iii).	<p>Similar working with cost elements considered to be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers, restows, shut out, storage and other services are in line with the March 2005 guidelines and the</p>

	covers, restows, shut out, storage and other services.	existing GTI tariff after considering proposed increase percentages.
(iv).	The charges for Transhipment containers prescribed at Section 2 of the proposed Scale of Rates have been consolidated to prescribe a single rate for loaded and empty containers as against the existing practice of having slab wise rates. The GTIPL to explain the rationale behind prescribing a single rate. The additional financial implication arising out of the said rationalisation to be quantified and furnished with workings for all the years under consideration.	<p>It was not mandatory to provide any additional concession to Trans-shipment containers as per the guidelines issued by TAMP. However, GTI in its 2006 proposal provided additional concession to the TP containers as an additional facility to the trade. However, it has been observed that the trade has not availed the facility to the extent expected by GTI.</p> <p>In view thereof GTIPL proposes to discontinue this additional facility.</p> <p>For the reasons elaborated above there would hardly be any financial implication due to the proposed rationalization.</p>
(v).	The GTIPL has introduced a new Note no. 3 under Section – 8 stating that the charges proposed for Reefer monitoring and connection does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning of Reefers. In this connection, the GTIPL to furnish the services presently provided against levy of the approved tariff and also list out the services proposed to be rendered for reefer monitoring and connection instead of listing out the services not proposed to be rendered.	GTIPL's existing conditionality did not explicitly mention the services not provided while providing reefer connections. GTIPL has now proposed to inform the trade that the repairs & maintenance of malfunctioning reefers are not covered in the tariff proposed.
(vi).	While the GTIPL has proposed an across the board increase of 21.03% over the existing rates, the reason for proposing an increase of around 15 times the existing rate relating to tariff item of Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination (Refer Section 9 of proposed Scale of Rates) to be furnished.	An unintentional error had occurred in our earlier proposal. The existing rates are being restored in the revised SOR with an across the board increase of - 4.92%.
(vii).	<p>The GTIPL has proposed a new tariff item under Section 9 for handling of lock bins. In this connection, the GTIPL to furnish the following:</p> <p>(a). GTIPL to clarify the existing arrangement to render the services towards handling of lock bins and the charges realised therefor.</p> <p>(b). The proposed rate to be justified with cost details.</p> <p>(c). The reason for proposing the rate as a dollar denominated tariff.</p> <p>(d). GTIPL to list out the services proposed to be provided under this tariff item.</p>	<p>The lock bins are being handled as the hatch covers are being handled via bay. The activity involves handling of Lock Bin (20' and 40') by QC, keeping it at wharf and loading it on the vessel. The charges are collected equal to the Hatch cover shifting via bay.</p> <p>The separate cost details for this activity has not been maintained. However, the handling of lock bins being akin to handling of hatch covers , we have proposed the same rate as is applicable to hatch covers , which is dollar denominated.</p>

<p>(viii). The GTIPL has proposed under Section 9 charges for shifting of containers within the terminal for customs inspection or for 'any other purpose'. In this regard, GTIPL to furnish the following:</p> <p>(a). The 'purposes' for which the rate will be applied to be listed out.</p> <p>(b). The reason for separately proposing charges towards additional transportation of containers within the terminal to be clarified. It may be noted that such transportation, if any, undertaken for the convenience of the Terminal cannot be charged.</p>	<p>The additional shifting takes place when ICD containers arrive without details, change in POD and change in category, such as normal to hazardous, etc. Separate rates for each of the shifting explicitly mentioned in the proposed SOR are now clubbed under a single head "charges for shifting of containers within the terminal for customs inspection or for 'any other purpose' in order to avoid undue complexity in the SOR for shifting charges.</p> <p>The situations when the additional transportation of containers within the terminals become necessary has been stated under (a) above. Additional Transportation if undertaken for the convenience of the Terminal will not be charged.</p>																									
<p>(ix). The GTIPL has not projected income from handling break bulk cargo. That being so, the reason for proposing the rate of Rs.45000/- per hour for occupation of quay crane proposed under tariff item 'handling break bulk cargo' to be clarified with justification for the proposed rate supported by cost details.</p>	<p>The GTIPL has not included the charges in the revised proposal.</p>																									
<p>(x). GTIPL has proposed a levy of US\$ 5000 per hour for the overstay of the vessel due to user's fault. The proposed charges to be justified with reference to the loss of revenue to the operator due to overstaying of vessel for the reasons attributable to the users.</p>	<p>Any vessel overstaying at wharf due to user's fault hampers the operational efficiency at wharf side and land side as well consumes the operational time. The proposal is to compensate the loss of opportunity GTI suffers on account of overstay of vessels. Considering the rate of 25 moves per hour per crane, the revenue for 276 TEUs is lost for 8 cranes. At revenue contribution Rs.500/- per TEU, the revenue lost per hour of overstay of vessel is approx. RS.138,000. To penalize such operational hurdles, the charge is proposed to be at Rs 2,00,000 per hour for berth occupancy after completion of operations beyond 1 hour.</p>																									
<p>(xi). In Section – 10 relating to Dwell time charges for each category of containers, GTIPL has either reduced the number of free days or has totally removed the free storage days from the existing rate structure –</p> <p>(a). The reason for reducing/ removing the free days to be explained with a dwell time analysis.</p> <p>(b). The financial implication on account of reduction/ removal of free storage days to be quantified and furnished with detailed working for all the years under consideration.</p>	<p>On reconsideration, GTI has decided to increase the free days for loaded imports and exports as given below. In other cases GTI intends to reduce free days from the existing level since the actual dwell time is much less than the available no. of free days. Also, it is at par with the neighbouring terminal as tabulated below.</p> <table border="1" data-bbox="641 1532 1246 1754"> <thead> <tr> <th></th> <th>Existing</th> <th>Existing</th> <th>As Proposed</th> <th>As proposed</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>GTI</td> <td>NSICT</td> <td>Submission dated 14.10.08</td> <td>In the revised SOR</td> </tr> <tr> <td>Loaded Import</td> <td>3 days</td> <td>3 days</td> <td>3 days</td> <td>3 days</td> </tr> <tr> <td>Loaded export</td> <td>3 days</td> <td>7 days</td> <td>3 days</td> <td>7 days</td> </tr> <tr> <td>Import/Export empty</td> <td>3 days</td> <td>0 days</td> <td>0 days</td> <td>3 days</td> </tr> </tbody> </table>		Existing	Existing	As Proposed	As proposed		GTI	NSICT	Submission dated 14.10.08	In the revised SOR	Loaded Import	3 days	3 days	3 days	3 days	Loaded export	3 days	7 days	3 days	7 days	Import/Export empty	3 days	0 days	0 days	3 days
	Existing	Existing	As Proposed	As proposed																						
	GTI	NSICT	Submission dated 14.10.08	In the revised SOR																						
Loaded Import	3 days	3 days	3 days	3 days																						
Loaded export	3 days	7 days	3 days	7 days																						
Import/Export empty	3 days	0 days	0 days	3 days																						

		ICD loaded/Import export - by rail	15 days	7 days	3 days	10 days
		TP-loaded	30 days	7 days	7 days	7 days
		TP-empty	15 days	0 days	0 days	0 days
		Shut out-loaded and empty	0 days	0 days	0 days	0 days
		Back to town	3 days	3 days	0 days	3 days

| (xii). | Clause 2.15 of the revised tariff guidelines stipulates that the users will not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. Flowing from this principle, the provision that Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port was introduced in the existing Scale of Rates. The GTIPL appears to have deleted this conditionality. The existing conditionality in this regard to be reinstated. | The existing conditionality is retained in the proposed SOR. | | | | |
| (xiii). | The proposed note 10 (ii) under Section – 10 to be modified in line with clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines and the rate of interest may be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India. | As ascertained from SBI, the current Prime Lending Rate is 10.25 %. Adding 2% thereon a rate of 12.25 % prescribed in the SOR. | | | | |

5.2. The JNPT was requested to furnish the following information / clarifications on the proposal filed by GTIPL. The JNPT responded after reminders. The additional information / clarification sought from the JNPT and the response of JNPT are tabulated below:

Sl. No.	Information / clarification sought from JNPT	Response of JNPT																																		
(i).	<p>(a). Specific Comments on the proposed additions to the assets to the tune of Rs.156 Crores in the year 2008 and Rs.111 Crores during the year 2009. In this context, the JNPT is requested to furnish the following.</p> <p>(b). The proposed investments during the years 2008 and 2009 includes investment to the tune of Rs.35.49 Crores and Rs.77.75 Crores each reportedly towards pavement of reclaimed area. Whether the pavement of the reclaimed land is mandatory as per the provisions of the LA.</p>	<p>(i). The details of investments upto 2009 submitted by the GTIPL indicated that such investments made on reclamation and pavement is as per Clause 2.5 of Appendix-I – Project description forming part of Licence Agreement between JPT and GTIPL. The details of investments made by GTIPL upto 2009 are as follows:</p> <p style="text-align: right;">(Rs. in Crores)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>2006</th> <th>2007</th> <th>2008</th> <th>2009</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Reclamation</td> <td>47.39</td> <td>60.67</td> <td>8 Crores 4.95(common cost)</td> <td>--</td> <td>121.01</td> </tr> <tr> <td>Pavement</td> <td>--</td> <td>--</td> <td>37.00</td> <td>33.00</td> <td>70.00</td> </tr> <tr> <td>Soil improvement</td> <td>--</td> <td>--</td> <td>6.50</td> <td>1.75</td> <td>8.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>(ii). The present status of scheme till date is as follows:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>a. Area reclaimed till date</td> <td>16 hectares</td> </tr> <tr> <td>b. Area paved till date</td> <td>9 hectares</td> </tr> <tr> <td>c. Investment till date on reclamation</td> <td>121.01 Crores</td> </tr> <tr> <td>d. Investment till date pavement</td> <td>70 Crores</td> </tr> <tr> <td>e. Investment till date on soil improvement</td> <td>8.25 Crores</td> </tr> </tbody> </table> <p>Pavement on another 9 hectares is under progress</p>	Particulars	2006	2007	2008	2009	Total	Reclamation	47.39	60.67	8 Crores 4.95(common cost)	--	121.01	Pavement	--	--	37.00	33.00	70.00	Soil improvement	--	--	6.50	1.75	8.25	a. Area reclaimed till date	16 hectares	b. Area paved till date	9 hectares	c. Investment till date on reclamation	121.01 Crores	d. Investment till date pavement	70 Crores	e. Investment till date on soil improvement	8.25 Crores
Particulars	2006	2007	2008	2009	Total																															
Reclamation	47.39	60.67	8 Crores 4.95(common cost)	--	121.01																															
Pavement	--	--	37.00	33.00	70.00																															
Soil improvement	--	--	6.50	1.75	8.25																															
a. Area reclaimed till date	16 hectares																																			
b. Area paved till date	9 hectares																																			
c. Investment till date on reclamation	121.01 Crores																																			
d. Investment till date pavement	70 Crores																																			
e. Investment till date on soil improvement	8.25 Crores																																			

(ii).	The JNPT to furnish the actual Revenue share paid by GTIPL for the calendar years 2006 to 2008.	<p>The actual revenue share padded by GTIPL to JNPT is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(in Rs.)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Actual revenue share</td><td>42,66,50,470</td><td>145,05,53,095</td><td>193,77,13,809</td></tr> </tbody> </table>		2006	2007	2008	Actual revenue share	42,66,50,470	145,05,53,095	193,77,13,809
	2006	2007	2008							
Actual revenue share	42,66,50,470	145,05,53,095	193,77,13,809							
(iii).	The estimation of lease rentals made by GTIPL to be verified and confirmed that the lease rates considered is in line with the prevailing Scale of Rates of JNPT.	The estimated lease rentals of GTIPL as projected by them is being compared with the Licence Agreement entered into between JNPT and GTIPL. The same will be intimated to TAMP on verification. [JNPT did not furnish the requisite details till finalisation of the case]								

6.1. While disposing of the application dated 6 March 2009 filed by GTIPL to permit it to withdraw its tariff proposal dated 14 October 2008, this Authority vide its Order dated 27 March 2009 decided to conclude the proceedings only after hearing the concerned parties. However, the GTIPL was afforded an opportunity to update its proposal dated 14 October 2008. The GTIPL has filed a revised proposal. The main points made by the GTIPL in the revised proposal are summarized below:

- (i). The revised proposal is filed as per the "Guidelines for Tariff Fixation of Major Ports" dated 31 March 2005.
- (ii). The GTIPL has witnessed sharp decline of 33.56% in the volumes handled at its terminal since September 2008. There is a steady fall in the throughput after September 2008 as a result of global economic recession as shown below:

SL No.	Month	Throughput (TEUs)
1.	September 2008	1,37,411
2.	October 2008	1,31,276
3.	November 2008	1,26,242
4.	December 2008	1,14,001
5.	January 2009	99,618
6.	February 2009	91,286
7.	March 2009	1,14,063

The throughputs for the years 2009 to 2011 will be much lower than the volumes achieved in 2008. In view of drop in volumes, GTIPL has proposed a volume incentive scheme in the revised SOR to retain the existing customers and attract new customers.

- (iii). Based on the proposed volume incentive scheme GTIPL has re-estimated the container traffic as given below:
 - (i). Year 2010 - 1380000 TEUs
 - (ii). Year 2011 - 1580000 TEUs
- (iv). As per the revised cost statements the GTIPL has made a surplus of Rs.57.25 Crores during the period of 2006-08. This surplus is arrived at without considering royalty payments to landlord port & debt servicing costs, etc., as per TAMP guidelines, 2005.
- (v). As per Clause 2.13 of the TAMP guidelines, 50% of Rs.57.25 Crores is to be set off while revising the tariff for the next tariff cycle i.e. 2009-2011.
- (vi). Considering the present economic situation, the GTIPL has requested this Authority to spread over 50% of Rs.57.25 crores amounting to Rs.28.62 Crores over a period of next 9 years stating that similar adjustments have been made in

the case of NSICT vide Order dated 29 September 2008 by this Authority. (Adjustment of past surplus was spread over a period of 5 years in NSICT case).

6.2. Following is the revised proposal of GTIPL:

- (i). Retain the existing rates till 31 December 2009.
- (ii). Across the board increase of 4.92% for the years 2010 and 2011 over the existing rates.
- (iii). With reference to the amended draft Scale of Rates filed by GTIPL, the GTIPL has introduced volume discount scheme. The operator has stated that any shipping line performing, as given in the table below, will be eligible for the rebate of the Terminal Handling Charges (THC) of the containers:

I. Service wise

Service handling above 150,000 TEUs annually	4% on the THC for containers handled by that service.
Service handling above 180,000 TEUs annually	6% on the THC for containers handled by that service.
Service handling above 210,000 TEUs annually	8% on the THC for containers handled by that service.

II. Shipping line wise

Shipping line handling 300,000 TEUs annually	6% on the THC for containers handled by that shipping line.
Shipping line handling 450,000 TEUs annually	8% on the THC for containers handled by that shipping line.

The GTIPL has further proposed that in the event the shipping line is eligible for service wise and shipping line wise rebate in a year, the service wise rebate will not be applicable to that particular shipping line. The operator has further proposed that the rebate will be valid for year 2009 and will be subject to review for extension for the next two years, 2010 and 2011.

(iv). The following new charges have been proposed:

- (a). Charges for fresh water supply – 4 USD per tonne
- (b). Charges for garbage removal – Rs.3157 per activity

(v). The GTIPL has withdrawn the earlier proposed charges towards change in Proof of Delivery (POD), change in weight, category, exit mode, status and the charges for ICD / Rail containers arrived without details.

6.3. In the revised proposal the GTIPL has updated the estimates for the year 2008 with reference to actuals and modified the estimates for subsequent years. A comparative position of the proposals of October 2008 and May 2009 filed by GTIPL is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 14.10.2008				Revised proposal dated 8.5.2009			
		Years				Years			
		2008 Estimates	2009 Estimates	2010 Estimates	2011 Estimates	2008 actuals	2009 Estimates	2010 Estimates	2011 Estimates
I.	Traffic (In lakhs TEUs)	15.18	13.95	13.95	13.95	15.21	12.00	13.80	15.80
II.	Operating income (Rs In crores)	522.52	480.33	480.33	480.33	544.86	429.83	494.16	565.77

	At existing rates								
III.	Net surplus/ deficit (Rs. in crores) after return at existing rates	64.35	(109.88)	(102.89)	(90.23)	107.85	(67.15)	(16.53)	51.65
IV.	% of increase over the existing tariff	—	22.88%	21.42%	18.79%	—	(15.62)%	(3.36)%	9.13%
V.	Average % of increase over the existing tariff	—	21.03%			—	4.92%		

6.4. Since the GTIPL effected significant changes in its revised proposal, the revised proposal was also circulated to the JNPT and the other relevant users/ user organizations seeking their comments.

6.5. The JNPT has furnished its comments on the GTIPL's revised proposal. The JNPT comments were forwarded to GTIPL as feedback information. The GTIPL has responded on JNPT comments.

7. The GTIPL by its letter dated 7 September 2009 made the following written submissions:

- (i). In view of the economic turmoil, fluctuating inflation and foreign exchange rates, unpredictable volumes and committed capital expenditure, it may not be appropriate to either reduce or increase the tariff at this juncture. Any increase in tariff will lead to loss of Customers and any reduction will further worsen the financials which are already under pressure due to lower volumes and rebates offered to retain the business.
- (ii). The existing tariff may be retained till 31 December 2009 as requested in the revised proposal. The reasons maintained in the revised proposal for retention of existing tariff till December 2009 continue to hold good.
- (iii). The adjustments for final increase / decrease in tariff for the year 2009 can be made in the tariff to be fixed for the years 2010 and 2011, as proposed in the revised proposal when the economy will revive.

8.1. A joint hearing in this case was held on 27 November 2009 at the Office of this Authority. The GTIPL made a presentation explaining salient points of its proposal. The GTIPL, JNPT and the users made their submissions.

8.2. It was decided at the joint hearing that the GTIPL would furnish the following:

- (i). Updated estimates for the year 2009 by considering the actuals upto November 2009. Consequently, the estimates for the subsequent period to be adjusted.
- (ii). A detailed note on the basis of its projections of traffic for the future period.

8.3. The main points made by GTIPL in response are summarised below:

- (i). The throughput for the year 2009 has been reassessed based on the actual performance till November 2009. Since the global recession is not fully over it is expected that the year 2010 and 2011 also may have to contain with the same volume as that of 2009. The reassessed throughput for the year 2009, 2010 and 2011 is pegged at 15.10 lakh TEUs for each of the year.

(ii). The income estimates for the three years has been worked out afresh in tandem with the revised throughput. The GTIPL would achieve the throughput of 15.10 lakh TEUs for the year 2009 after paying discounts and rebates to the Customers. The operating income shown in the cost / income statement is net of rebates and at current volume mix.

(iii). (a). Considering the volume handled / to be handled the operating costs have also undergone change in the revised cost / income statement. The escalation factor considered in the revised cost statement is at 5.8% as notified by this Authority in its letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 30 June 2009 in place of 4.6% taken in the earlier proposal.

(b). After the terrorist attack on 26 November 2008 on Mumbai, the security deployment at the ports has been heavily augmented. The bills for deployment of CISF personnel are serviced by JNPT on GTIPL based on the actual expenses of the past. An additional expenditure of Rs.2.06 Crores per annum on this account has been envisaged in the revised cost statement based on 2009 actual billing (GTIPL has furnished copy of the bills dated 5 May 2009 raised by JNPT)

(c). Subsequent to the submission of proposal dated 8 May 2009 to this Authority, the final communication from APMT head-quarter with regard to merit increases and Performance Bonus for 2010 has been received. Accordingly, the merit increases and performance bonus have been revised to 8% and 10% respectively as compared to earlier increase of 7% and 7% respectively.

(iv). Capital employed remains the same except for a marginal change in working capital due to the revised working.

(v). The revised working reflects rate increase of 0.27% as against the rate increase of 4.92% in the earlier proposal dated 8 May 2009.

8.4. A comparative position of the proposals of October 2008, May 2009 and December 2009 is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Initial proposal dated 14.10.2008				Revised proposal dated 8.5.2009				Updated proposal dated 7.12.2009			
		2008 Estim- ates	2009 Estim- ates	2010 Estim- ates	2011 Estim- ates	2008 Estim- ates	2009 Estim- ates	2010 Estim- ates	2011 Estim- ates	2008 Actuals	2009 Estim- ates	2010 Estim- ates	2011 Estim- ates
I.	Traffic (In lakhs TEUs)	15.18	13.95	13.95	13.95	15.21	12.00	13.80	15.80	15.21	15.18	15.18	15.18
II.	Operating income (Rs. in crores) At existing rates	522.52	480.33	480.33	480.33	544.86	429.83	494.16	565.77	544.86	522.81	522.81	522.81
III.	Net surplus/ deficit (Rs. in crores) after return at existing rates	64.35	(109.88)	(102.89)	(90.23)	107.85	(67.15)	(16.53)	51.65	107.85	2.42	(4.91)	(0.35)
IV.	% of increase over the existing tariff	--	22.88%	21.42%	18.79%	--	(15.62)%	(3.36)%	9.13%	--	0.46	(0.94)	(0.07)
V.	Average % of increase over the existing tariff	--	21.03%			--	4.92%			--	0.27%		

9. After joint hearing, the GTIPL has made written submission. The main points made by the GTIPL are summarised below:

A. Letter dated 11 December 2009

- (i). The GTIPL has served the trade better in terms of Gross Crane Productivity of 30 moves per hour and berth productivity of 89 moves per hour as per YTD October 09 statistics. The comparative GCR numbers for JNPCT and NSICT are 15 and 24 moves per hour respectively. The Berth productivity numbers are 36 and 74 moves per hour for JNPCT and NSICT respectively.
- (ii). GTIPL has been at the forefront in handling smaller vessels, smaller parcel sizes and even barges. GTIPL has handled 1,968 vessels in the year 2009 till October as against 1,608 vessels and 1,472 vessels handled by JNPCT and NSICT respectively. In last 10 months GTI has handled 134 barges with a single parcel size of even 10 TEUs.
- (iii). In 2009, GTIPL offered storage and volume rebates to the shipping lines. The benefits of lower container handling and storage charges are passed on (by shipping lines) to the imports / exports which have helped trade to reduce costs and do more business during recession.
- (iv). GTIPL embarked upon an expansion program by ordering by March 2008, 2 QCs, 11 RTGs and 20 spreaders looking at the rising demand at JNPT in the year 2008. Since there was no further scope of expansion at JNPCT and NSICT, GTIPL invested in expansion project to cater to the demand of the trade.
- (v). GTIPL had to reclaim the additional land and make it suitable for container handling operations as per the License concession with JNPT. The investment in reclamation would not be of any use unless it is used for handling additional throughput. This is also to ensure the compliance with Clause 2.4.2 of TAMP Guidelines 2005 that inefficiencies, uneconomic uses / practices or excesses are not passed on to users. If GTIPL had not invested in expansion, the investment in the yard would have been redundant and the costs would have been passed to the trade.
- (vi). Post commissioning of additional equipment, GTIPL has handled more vessels per berth-day in comparison to other terminals. GTIPL has increased the average vessels per berth-day from 2.75 to 3.10, by turning around the vessels faster. Hence, the trade has been able to save bunker costs due to faster turnaround of vessels as the average stay of vessel at GTIPL is 0.54 days (YTD October 2009) as against 1.17 days and 0.86 days at JNPCT and NSICT respectively.
- (vii). The additional equipment, especially, quay cranes not only augments much wanted infrastructure but also in line with the improvement in the equipment to berth-length efficiency ratio. JNPCT @ 8 quay cranes has a ratio of 1 crane/85 meter berth-length. The NSICT was commissioned after JNPCT has a ratio of 1 crane/75 meter berth length. GTIPL @ 10 cranes has a comparable ratio of 1 crane/71.2 meter berth-length (earlier GTIPL @ 8 quay cranes had a ratio of 1 crane/89 meter berth-length – sub-optimal usage of berth length).
- (viii). GTIPL hired additional manpower to operate additional equipments to be acquired under expansion project in 2008 and created employment for the local people specially PAPs (project affected people). In 2009, GTIPL did not lay-off any blue collar employee though it was not able to earn returns on the additional investment in terms of higher volumes due to recession.

B. Letter dated 27 January 2010

(i). In the revised cost statement filed by GTIPL vide its letter dated 11 December 2009, the following clarification may be added since GTIPL wishes to pass on the benefit in the rebate structure of the Scale of Rates to the end Customers:

" The rebate will be applicable only to the loaded container handling"

(ii). The variation of actual throughput as compared to the projected throughput for the year 2006 to 2008, which is 26.17%, is mainly on account of operating efficiency such as higher gross crane productivity, faster turn around of the vessel, etc.

As per Clause 2.13 of the revised tariff guidelines of 2005, if the performance variation of more than (+) or (-) 20% is observed, tariff will be adjusted prospectively with set off of 50% benefit already accrued. Therefore, in the proposal under consideration with TAMP, GTIPL has considered 50% of the past surplus for adjustment in the next tariff cycle.

GTIPL has further proposed to spread the past surplus over nine years mainly for the following reasons:

(a). GTIPL's actual return on capital employed is severely affected due to the impact of recession and Committed Cost on account of expansion.

(b). Long term spread of past surplus will avoid short term fluctuation in the tariff benefiting the trade.

If the past surplus is adjusted fully, it will have a major impact on the tariff decision and consequently on the financial performance of the private operator. This will also lead to one time major adjustment resulting in tariff fluctuations. It is not clear why the benefit of 50% adjustment of the past surplus is not given to GTIPL.

(iii). GTIPL has considered additional investment for procurement of equipment in 2009 as tabulated below:

Particulars	Amt in Rs.
2 QCs	63 Crores
11 RTGs	79 Crores
20 Spreaders	12 Crores
Total	154 Crores

With the additional QCs, the total number of QCs deployed by GTIPL is 10. The same is in line with TAMP in its Order NO.TAMP/40/2008 dated 25.2.2009 for fixation of upfront tariff for fourth container terminal at JNPT of one QC for each 83.33 metres of quay length

The License Agreement (LA) while specifying minimum equipment requirement does not restrict for future additional deployment. The decision of expansion was taken during the time when economy was showing upward trend based on a detailed study report by APM terminals.

GTIPL has taken the decision to purchase additional equipment to bring in operational efficiency. GTIPL surpassed the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) requirement of 13 lakh TEUs to be achieved in the seventh operating years as set out in the LA in the second year of its operation. Since then there has been continuous improvement in the processes and operational efficiencies. The throughput of around 15.21 lakh TEUs achieved in 2008 was at 96% of the capacity with 8 cranes. This could not have been possible at such an early stage without overstretching the then existing fleet of equipment.

The additional equipment, especially Quay Cranes, not only augments much wanted infrastructures but also is in line with the improvement in the equipment to berth-length efficiency ratio as referred to earlier letter of GTIPL.

The decision to deploy additional equipment emerged out of the need to cater to the needs of then increasing demand to avoid capacity crunch and to ease the imminent pressure on the overstretched equipments which were being operated at a risk of breakdown. However, due to unpredictable and unforeseen recession GTIPL is presently unable to utilize the capacity fully in 2009-11.

GTIPL's decision to undertake expansion in 2008 is in line with Clause 2.9.10 of the revised tariff guidelines which deals with Government policy of ports maintaining spare capacity to avoid congestion and timely development of additional facilities, linkage of return to the capacity utilisation to decide about maximum admissible return and admissibility of maximum return for capacity utilisation of 60% and above. In 2009-11, GTIPL will utilize 75% of the capacity with 10 cranes.

(iv). The additional cranes have assisted the trade in many ways few of them are given below:

- (a). GTIPL has handled 171 barges in 2009 as compared to 146 barges in 2008 with a smallest barge of 7 TEUs also. Given the limited quay length and with earlier fleet of cranes, it was difficult to accommodate barges when two mainliner vessels are berthed. With the introduction of new cranes, barges can be easily catered hassle-free. This has helped the coastal trade since the large operations are largely handled at GTIPL amongst the three terminals at JNPT.
- (b). With the augmentation of additional equipment, GTIPL is now well equipped to accommodate more unscheduled calls. GTIPL has accommodated 567 vessels as adhoc calls in 2009 as compared to 435 vessels in 2008, an increase of over 30%. This has helped trade in the time of recession.
- (c). Some of the bigger panel size services need the operation of 5 cranes at a time. Earlier with 8 cranes, it would limit operation on the vessel berthed on the adjacent berth. With more number of cranes, GTIPL has been able to turnaround the vessels faster on the limited quay length.
- (d). (i). With the additional equipment in 2009, as compared to 2008 the operational efficiency has improved, as can be seen from the relevant indication of improvement of operational efficiency as tabulated below:

Efficiency Parameter	Year 2008	Year 2009	Percentage improvement
Gross Crane Productivity	26.02 moves per hour	29.99 moves per hour	15%
Berth Productivity	67.07 moves per hour	92.23 moves per hour	38%
Total vessels handled	1037	1,100	6%
Average parcel size of the vessel	1,467 TEUs	1,418 TEUs	- 3%
Vessel turn around time	1.37 days	0.54 days	61%
Truck Turnaround time	102.2 minutes	73 minutes	29%
No. of trains handled	2,400	2,658	11%

JNPCT & NSICT have handled less number of vessels in 2009 over 2008 (14% and 3% respectively).

(ii). Decrease in truck turnaround time and handling of more ICD traffic has been possible due to deployment of additional RTGs. In 2009, GTIPL has handled smaller vessels resulting in reduction of average parcel size as compared to 2008. This was due to the impact of recession wherein the average parcel size was squeezed. The decrease in parcel size is comparatively marginal in relating to the drastic improvement in the vessel turnaround time in 2009 over 2008. The operational efficiency through deployment of additional equipment is passed on to the trade and economy during the time of recession.

In line with Clause 2.4.2, 2.9.6 and 2.9.10 of the revised tariff guidelines, the additional investment has resulted in operational efficiency and 75% capacity utilisation, the benefit of which will endure for a long term for the biggest major port in Indian contributing to more than 60% of the EXIM trade.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of information collected during processing of this case, the following position emerges:

(i). The initial proposal filed by the GTIPL, vide its letter dated 14 October 2008 has sought a tariff increase of about 21% following the standard capacity based approach evolved in the tariff case of the Nhava Sheva International Container Terminal Ltd (NSICT). When this proposal was in consultation process, the GTIPL, vide its letter dated 6 March 2009 proposed to withdraw its tariff proposal, citing various difficulties in projecting container throughput for the years 2009, 2010 & 2011, in the backdrop of global economic recession. Since this Authority already initiated formal proceeding on the proposal filed by GTIPL in October 2008 for review of its tariff, it was appropriate to conclude the proceedings only after hearing the concerned parties. This Authority was, therefore not inclined to accede to the request of the GTIPL to withdraw its proposal dated 14 October 2008. The GTIPL was, however, afforded an opportunity to update its proposal dated 14 October 2008, to reflect the changed circumstances. The GTIPL filed a revised proposal in May 2009 which followed terminal-wise cost plus method prescribed in the tariff guidelines of March 2005.

Subsequently, as decided at the joint hearing held on 27 November 2009, the GTIPL updated its cost statements filed in May 2009 and filed the updated cost statements vide its letter dated 7 December 2009. These updated cost statements filed by GTIPL in December 2009 are considered in this analysis.

(ii). The existing tariff of the GTIPL was fixed in August 2006 relying on the estimated cost position for the years 2007 and 2008. As mandated by clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, this Authority is required to review the actual physical and financial performance of the major ports/private operators therein, at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff.

The initial validity period of the scale of Rates of GTIPL prescribed, vide this Authority's order dated 23 August 2006, had expired on 31 December 2008 and the validity stands extended till 31 March 2010 (i.e. beyond 31 December 2008). By the time the revised tariff is implemented at GTIPL, the first three months of the year 2010 from January 2010 to March 2010 will be over. Therefore, the performance of GTIPL for the period upto March 2010 is also taken into account along with the comparative position of actuals vis-à-vis estimates furnished by

GTIPL for the years 2006 to 2008 for the purpose of analysis of past performance of GTIPL.

(iii). To begin with, the performance of GTIPL during the years 2006 to 2008 is discussed below:

(a). The GTIPL commenced its operations on 15 March 2006 adopting the JNPT tariff level as an interim arrangement. This Authority in its order dated 23 August 2006 allowed 18% increase over the JNPT tariff level which the GTIPL was authorised to levy at its terminal. The revised rates came into force on 13 October 2006. Since the impact of the upward revision of tariff is reflected by the actual income, the estimated income with reference to the increase allowed in August 2006 is updated to make a correct comparison between the actuals and the estimates.

(b). GTIPL has handled 3,87,873 TEUs, 11,78,451 TEUs and 15,20,776 TEUs during the years 2006, 2007 and 2008 respectively, as against the estimate of 4,11,600 TEUs, 9,30,000 TEUs and 11,50,000 TEUs for the corresponding years. If the aggregate of the estimated volume (24,46,600 TEUs) and aggregate of the actual volume (30,87,064 TEUs) is compared, the volume handled by GTIPL is about 26% more than that estimated while fixing its tariff in August 2006, the fact which was acknowledged by GTIPL vide its letter dated 27 January 2010.

(c). (i). The actual operating income for the years 2006 to 2008 reported in the audited annual accounts of GTIPL is considered.

(ii). The income streams of GTIPL also include other income like interest on fixed deposits, interest on secured loans, liabilities written back, exchange gain, profit on sale of assets, miscellaneous income, recoveries from suppliers and scale of scrap. The GTIPL has not considered other income in its cost statement on the ground that the other income does not form part of operating income.

The items of income namely recovery from suppliers, profit on sale of assets, liabilities written back, miscellaneous income and sale of scrap appear to be arising out of operation of the facilities at GTIPL. Therefore, these items of other income are considered in this analysis. Since Return on Capital Employed (ROCE) is allowed, interest on Loans is not separately allowed as an item of cost in fixation of tariff of major port trusts / private terminals. The interest cost is, therefore, not separately recognised in this analysis. The interest income on fixed deposits and the exchange gain arising out of servicing of foreign currency loans are also not treated as part of other income.

(d). (i). The GTIPL has considered actual expenditure of Rs.14.23 crores in the cost statement for the year 2008 towards payment of Technical Service Fee (TSF) and estimated such payment at Rs.1488.98 lakhs, 1563.65 lakhs and Rs.1641.62 lakh for the years 2009 to 2011, respectively. GTIPL did not report payment of TSF in the estimates for the years 2006 to 2008 which was filed during its initial fixation of tariff in August 2006.

(ii). As per Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005, TSF payable by the private terminals to their promoters or to their associate entity can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yard-stick of 'arms length relationship' is established as defined under Income Tax Act, 1961. The tax

audit report for the financial year 2008 furnished by GTIPL does not make any observation about this expense.

(iii). The GTIPL has furnished copy of the resolution of its Board of September 2008 to enter into service agreements with the concerned parties for payment of fee to provide services to GTIPL in operation, engineering, safety, security, environment etc., One service agreement signed by the GTIPL in October 2008 with APM Terminals Management BV is valid for one year with a provision for renewal for further term of one year. Another agreement signed by GTIPL in November 2008 with Container Corporation of India Limited is valid upto 31 March 2009 with a provision to renew the agreement for a further term of one year. The audited annual accounts for the year 2008 reflects the payment of TSF of Rs.14.23 Crores. Based on the above said documents furnished by GTIPL, this item is considered as cost for the year 2008 to 2011 subject to the condition that the GTIPL will produce at the time of next review of its tariff the Income Tax Assessment Orders for the years 2008 to 2011 to support the admittance of this expense by the IT Department. If such evidence is not produced by GTIPL, expenditure considered now for the years 2008 to 2011 will be reviewed and fully adjusted in the next tariff revision cycle. Incidentally, in the case of CCTL, VCTPL and PSA SICAL this item of expense was allowed subject to production of Income Tax Assessment order at the time of filing their next proposal.

(iv). License Agreement provides for payment of annual charges by the GTIPL to JNPT for the JNPT's assets and licensed premises handed over to GTIPL.

The actuals for the year 2006 furnished by GTIPL in this regard are for the full year. Since the commercial operations by the GTIPL during the year 2006 is from 15 March 2006, the proportionate lease for the period from 1 January 2006 to 14 March 2006 was treated as preliminary expense and written off over the period of 28 years, while fixing the tariff of GTIPL in August 2006. Following the same approach, the actual annual lease charges for the year 2006 is revised based on the break-up for the actual annual lease charges furnished by GTIPL. It is relevant to mention here that return at admissible rate for unamortized amount has been allowed for all the years under consideration.

(e). The actual operating cost for the years 2006, 2007 & 2008 works out, subject to the adjustments explained in the proceedings paragraphs, to Rs.11,402.25 lakhs, Rs.22,612.14 lakhs and Rs.29,277.45 lakhs respectively as against the estimates considered by this Authority at Rs.14,124.02 lakhs, Rs.21,612.39 lakhs and Rs.24,072.91 lakhs respectively for the corresponding years.

(f). The write-off of preliminary expenses and upfront payment of Rs.205 lakhs each for the year 2006 to 2008 is considered, as was allowed in the last tariff order of August 2006.

(g). (i). As regards capital employed, the Net Block of capital assets includes depreciated value of Terminal Rights. The Terminal Rights relates to upfront payment of Rs.15.00 Crores paid by GTIPL to JNPT and Rs.25.9793 Crores incurred as Stamp Duty for registration of License Agreement. The GTIPL has

depreciated the aggregate amount of Rs.40.979 Crores at 10% per annum.

Since the above expenditure is relevant for the whole of the project life and keeping in view the approach adopted in the tariff cases of other private operators, the upfront payment and the expenditure incurred on registration of Stamp Duty was written off over a period of 28 years in the earlier Order of August 2006. The same approach is followed with reference to actuals. It is relevant to mention here that return at admissible rate for the unamortized amount has been allowed for all the years under consideration.

- (ii). The norm as prescribed in the tariff guidelines of 2005 for limit on inventory for capital spares is one year's average consumption. In the last tariff Order of August 2006, the GTIPL, being a new terminal, had estimated the value of capital spares at 1% of the depreciated value of Plant & Machinery. However, the GTIPL has not considered inventory of capital spares for any of the years under consideration now.
- (iii). In respect of other items of inventory, the norm is maximum 6 month's average consumption of stores excluding fuel. In the last tariff Order of August 2006, inventory other than fuel was considered at 1% of the closing balance of Plant and Machinery. Now, the GTIPL has considered the lower of the actual value of inventory excluding fuel as at the end of the respective year reflected in its audited annual accounts and six month's average consumption, which is in line with the norms of tariff guidelines. While considering the repair & maintenance cost for this purpose, the contract value of outsourcing of services for RTGs is excluded.
- (iv). The other items of working capital considered by GTIPL is pre-payments of lease rentals. Prepayments of lease rentals were not considered as an item of working capital for the years 2006 to 2008 in the last tariff Order of August 2006.

Based on the decision taken in the CCTL case, this Authority has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines which, *inter alia*, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as part of sundry debtors.

Article 10.5 of the Licence Agreement provides for payment of annual charges for the license period payable by GTIPL to JNPT for the JNPT's assets and licensed premises handed over to GTIPL. Article 10.7 of the LA further states that the GTIPL shall also pay license for the additional land or other premises made available by the JNPT to GTIPL.

As per Article 10.5 of the License Agreement, the lease rental is payable by the GTIPL to JNPT on annual basis in advance for each year. The expenditure claimed by GTIPL pertaining to the prepayment of lease rental in respect of assets other than land and water area and additional assets like land, buildings, bus shelter, rail lines etc., to the tune of Rs.2958.56 lakhs, Rs.3068.34 lakhs and Rs.3119.34 lakhs for the year 2006 to 2008 respectively is supported by the bills raised by JNPT. After rectifying the minor arithmetic error found in the pre-payment calculation for the years

2006 and 2008, the advance payment of lease rentals for the years 2006 to 2008 is considered as part of sundry debtors.

- (v). The GTIPL has considered lower of actual cash balance and one month's cash operating expenses. This is in line with tariff guidelines which prescribed cash balance at maximum one month's cash expenses. The balance considered is, however, exclusive of lease rentals for lands which is considered as part of sundry debtors.
- (vi). The current liabilities for the year 2006 to 2008 is considered as reported by GTIPL.
- (vii). Subject to the above analysis, the capital employed for the year 2006 to 2008 works out to Rs.79,111.79 lakhs, Rs.85,326.44 lakhs and Rs.88,105.78 lakhs, respectively.
- (h). In the last tariff Order of August 2006, Return on capital employed was allowed at 15% for the period from April 2006 to December 2008. Since the commercial operation of GTIPL during the year 2006 is for about 9 months, return for the year 2006 was allowed proportionately for 9 month. The same position is maintained while analyzing the actuals. Incidentally, the GTIPL has also claimed return for 9 months in the year 2006.
- (i). The GTIPL commenced its operations on 15 March 2006 and operated the facilities by levying the tariff prescribed in the Scale of Rates of JNPT as an interim measure as approved by this Authority. As stated earlier, the revised rates came into force on 13 October 2006. The GTIPL was in deficit to the tune of Rs.8,441.22 lakhs in 2006 and has earned additional surplus over and above the admissible cost and permissible return to the tune of Rs.5,419.01 lakhs and Rs.12,152.95 lakhs for the years 2007 and 2008 respectively. The aggregate additional surplus position for the said three years works out to Rs.9,130.74 lakhs after adjustment of the deficit of the year 2006.

The analysis of the actual physical performance of GTIPL as compared to the estimates considered for the year 2006 to 2008 together, shows a positive variation of 26% in actual traffic. Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that if the performance variation of more than 20% is observed as compared to the projection, 50% of the benefit already accrued will be set off while revising the tariff. However, while relying upon the traffic estimates furnished by GTIPL, in view of the general economic growth of the country and therefore, the trend of growth in container trade at the relevant point of time, this Authority decided that adjustment for variation in estimates will not be considered in terms of clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 but it would be reasonable to adjust fully the additional surplus, if any, arising in the context of estimation variation, as recorded in paragraph no. 12 (vi) of the tariff order dated 23 August 2006. Incidentally, the mention made at paragraph 6 of the Order dated 27 March 2009 extending the validity of the existing Scale of Rates of GTIPL till 30 June 2009 that Clause 2.13 of the tariff guidelines will be applied to review the actual physical and financial performance of GTIPL only upto 31 December 2008 is an oversight. Full adjustment of surplus earned after the expiry of original validity period is a condition already set commonly for all ports / terminals vide the general Order No.TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008. Further, the question of estimate variation does not arise in the year 2009 as the previous tariff was fixed considering estimates only upto the year 2008.

The GTIPL has now argued that adjustment of past surplus should be governed by the relevant provisions of the tariff guidelines as increased volumes was the result of its operational efficiency. The tariff guidelines of 2005 permits this Authority to deviate from any of the provision and this Authority for stated reasons decided to treat estimates variation in the case of GTIPL differently. That it will be treated differently was an advance notice given way back in August 2006 itself. In other words, the tariff increase granted in August 2006 was subject to the condition of adjusting fully the effect of estimate variation in the current cycle. There does not appear to be any reason for reviewing the decision already taken.

- (iv). The initial three year tariff cycle at GTIPL is already over on 31 December 2008. As stated earlier, the GTIPL has continued to operate the facilities during the year 2009 also at the tariff level approved in August 2006. By the time the revised tariff is implemented at GTIPL, the first quarter of the calendar year 2010 may come to an end. That being so, the additional surplus, if any, earned by the operator during the period from January 2009 to March 2010 needs to be assessed for full adjustment in future tariff. Since the period from January 2009 to March 2010 falls in the current tariff cycle 2009 to 2011, the estimated income / cost position of GTIPL for the said period i.e., from January 2009 to March 2010 is analyzed along with the estimated income / cost position for the remaining period of the current tariff cycle upto December 2011 in the following paragraphs.
- (v). The GTIPL in its original proposal of October 2008 projected the container throughput for the years 2009 to 2011 following the normative approach prescribed in the upfront tariff guidelines of February 2008. The revised proposal filed by GTIPL in May 2009 is, however, based on the actual terminalwise cost plus model.

It is relevant here to mention that this Authority had while disposing of a tariff case of the Nhava Sheva International Container Terminals Limited (NSICT) evolved an improved approach to recognise volume efficiency achieved by the operator. This approach provides a framework that would encourage an operator to bring efficiency to operations to handle volume more than the standard capacity level considered for tariff computation in order to improve return on investment.

The LA entered by the JNPT with GTIPL requires the GTIPL to deploy a minimum number of 8 RMQCs. In the tariff proceedings relating to the tariff order of August 2006, GTIPL reported that it has deployed 8 RMQCs. Considering 8 RMQCs and applying the formula and relevant parameters provided in the upfront tariff guidelines of 2008, the standard capacity of the container terminal at GTIPL works out to around Rs.15.94 lakh TEUs per annum. Looking to the maximum actual volume reported by the GTIPL at around 15.21 lakh TEUs in the year 2008 and the projected volume of around 15.18 lakh TEUs each for the years 2009 to 2011, the standard capacity based approach may not be relevant in the case of GTIPL at this juncture. When the volumes handled at GTIPL exceed the standard capacity, the normative approach adopted to determine tariff at NSICT could be applied for determining the tariff in future.

- (vi). (a). The GTIPL in its revised proposal submitted in May 2009 estimated a traffic of around 12.00 lakh TEUs, 13.80 lakh TEUs and 15.80 lakh TEUs for the years 2009 to 2011 respectively. Responding on the proposal of GTIPL, the JNPT felt that the traffic estimates pegged by GTIPL are conservative. At the joint hearing held in the case, the BCCI pointed out that the traffic anticipated to be handled by GTIPL for whole of the year 2009 was already achieved by it with two months to go for closure of the year 2009 and sought for careful scrutiny of the traffic estimates of the GTIPL. Subsequently on our advice, the GTIPL has revisited the traffic estimate for the year 2009 and scaled up the same to 15,18,038 TEUs.

The GTIPL has maintained same level of traffic for the years 2010 and 2011 also on the ground that the global recession is not fully over. As correctly observed by BCHAA, the year 2009 could be an exceptional year faced with economic slowdown. Later part of 2009, however, showed a promise of revival which is also evident from the month-on-month volume increase in GTIPL. GTIPL itself justifies its investment on two additional RMQCs and some RTGs to the high demand situation at JNPT. In such a scenario, maintaining the same level of throughput for the next two years also appears to be not very convincing. This Authority does not carry out any independent traffic study for individual ports and terminals. Neither, the JNPT nor any major user associations has furnished any details on the possible future traffic scenario at GTIPL. That being so, suo motu modification of traffic estimates of GTIPL cannot be done with any amount of certainty and reasons. The traffic projections as furnished by GTIPL is, therefore, relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the GTIPL owing to variation of actual performance in traffic and keeping in view that the projected traffic does not assume growth for the years 2010 and 2011 and additional investment is considered in this exercise the effect of variation in traffic will not be considered in terms of Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 but will be adjusted fully in the next cycle.

(b). The GTIPL has adopted certain percentages to arrive at container mix comprising of foreign containers (90.44%), transhipment containers (4.15%), hazardous (3.59%), over dimensional containers (0.43%) and restows (1.39%). The estimated container mix is based on the actual volume mix upto October 2009 in the year 2009, as reported by GTIPL. The container mix as reported by GTIPL is relied upon in this exercise.

(vii). (a). The GTIPL has furnished a detailed computation of handling income from container handling activity with reference to the existing rates and the projected traffic for the years 2009 to 2011. Apart from estimation of income from handling foreign containers, transhipment, hazardous and over dimensional container containers, the GTIPL has furnished income estimation from handling lock bins, hatch cover, shut outs, lift on / lift off activity, extra transportation of transhipment containers, reefer power charges etc., for the year 2009 and considered uniformly for the years 2010 and 2011. The income estimation as shown in the cost statement is found to be more by Rs.4.65 lakhs each for the year 2009 to 2011 than the estimates shown in the workings. The reason for this difference remains unexplained. We have gone by the estimates as shown in the workings

The GTIPL has considered the income estimations arising out of Inter Terminal Rail Handling Operations. (ITRHO) of ICD containers moved by rail. The ITRHO income works out to Rs.1641.11 lakhs each for the years 2009 to 2011. In addition, the GTIPL has considered the estimated receipts from JNPT and NSICT as share for mixed train handling of ICD containers at Rs.35.73 lakhs each for the years 2009 to 2011. The aggregate of the estimated ITRHO income works out to 1676.84 lakhs each for the years 2009 to 2011.

No traffic of coastal containers for the years 2006 to 2011 is reported. The GTIPL has, therefore, not considered the coastal income in the income estimation.

(b). The GTIPL has estimated storage income uniformly at Rs.1250.98 Lakhs each for the years 2009 to 2011. The accuracy of the estimated storage income could not be verified in the absence of calculations not being

furnished by the GTIPL. However, it appears that the storage income estimates for the year 2009 is based on actuals till November 2009. The estimated storage income for the year 2009 to 2011 is relied upon as furnished by the GTIPL.

- (c). The operating income estimated by GTIPL for the years 2009 to 2011 is after adjustment of rebate at the level of Rs.1523.25 lakhs each for the year 2009 to 2011. Likewise, the GTIPL has adjusted some Credit Notes to the tune of Rs.360.22 lakhs each for the year 2009 to 2011 as debits in the income calculation. Allowing rebates is a management decision of the GTIPL and tariff fixing exercise cannot recognise it. This Authority in any case is not concerned with the discretionary treatment given by GTIPL on case to case basis. Adjustment of Credit Notes does not appear to be relevant in the income calculation. We have gone by the income estimated by the GTIPL as per the existing Scale of Rates of GTIPL.
- (d). The GTIPL has considered the exchange rate of 1 US\$ = Rs.47.70 for estimating the income arising out of Dollar denominated tariff items. The estimated income is updated with the exchange rate of 1 US\$ = Rs.45.7350 prevailing at the time of concluding this analysis.

(viii). The estimates of operating cost are analysed below:

- (a). Operating and Direct Labour cost

The Operating and Direct Labour Cost consists of two cost items, namely the estimated man-power cost for the RTG operators and lashing and securing cost.

(aa). RTG operators cost:

The GTIPL has outsourced reportedly on a competitive bidding basis the operation and maintenance of RTGs to M/s. KALMAR in June 2006. It is seen that the agreement entered into by GTIPL in June 2006 is for a period of 5 years. As also seen from the copy of the agreement entered between GTIPL and KALMAR, the contract is a package for execution of the work relating to RTG repairs and maintenance and operations. The GTIPL has apportioned one third of the RTG operations and maintenance cost under RTG operators manpower cost as direct labour cost and the remaining two third under Repairs & Maintenance cost for the purpose of accounting the expenditure. The quantum of allocation of the expenditure to two different heads made by GTIPL is considered since ultimately the total expenditure is relevant for deciding on tariff.

The average rate of 10.76 Euro per hour payable to KALMAR and considered by GTIPL for the year 2008 has been escalated by around 18% in the year 2009 and escalated by around 4% each for the year 2010 & 2011. The copy of the Agreement shows that the rate at which payment is to be made to KALMAR for the year 2009 is 13 Euro per hour. The increase with reference to the average rate of 2008 is seen to be 20.81% for the year 2009 and 25.46% for the year 2010.

The payment to KALMAR is based on the total RTG hours in a year, which is estimated at 2,20,005 hours per annum. To a query in this regard, the GTIPL has explained that all the containers offloaded from the vessel are necessarily to be handled by RTGs atleast twice, one lift-off and one lift-on at the

container yard, apart from additional lift-off and lift-on for shut-out containers and essential house keeping moves to be carried out by the RTGs.

The upfront tariff guidelines of 2008 prescribe norm for container handling equipment according to which 3 RTGs are prescribed for one QC. If the norm of 25 moves per hour is taken into account as prescribed in the guidelines and with a TEU ratio of 1.3, the three RTGs may be in a position to give a productivity of about 66 TEUs per hour. In an ideal situation where frequent shifting is not required, one RTG may, therefore, handle around 20 TEUs / hour. The output level of 14.08 TEUs per hour for handling by RTGs reported by GTIPL is found to be lower than the normative output level of 22.75 TEUs per hour. The year on year increase in rate at which payment is to be made to Kalmar should also be reflected by improvement in the productivity level. No analysis other than a copy of the contract is produced to justify the reported escalation. In the absence of such analysis, at least 10% improvement in the RTG productivity is reasonably expected. The GTIPL has estimated 2,20,005 hours each for the year 2009 to 2011. Since the year 2009 is already over, 10% improvement in the RTG hour for the year 2010 and 2011 is considered over the respective previous year taking the year 2009 as base. The RTG hour per annum works out to 199,922 hours and 181,736 hours for the years 2010 and 2011 respectively.

The estimated amount calculated for the year 2009 based on the exchange rate of 1 Euro = Rs.69/- is updated with reference to the average conversion rate of 1 Euro = Rs.67.4443 of the year 2009 and the exchange rate of 1 Euro = Rs.64.2050 prevailing at the time of concluding analysis of this case for determining the estimated expense for the years 2010 and 2011. The moderated estimate works out to Rs.1887.28 lakhs, Rs.1696.92 lakhs and Rs.1600.90 lakhs, respectively for the years 2009 to 2011. In order to test the reasonableness of the estimated expenditure for the operation and maintenance of RTGs, the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for container terminal is taken into account. The guidelines prescribe a norm of 2% of cost of equipments for repairs and maintenance and 10% of gross fixed assets value towards other expenses for a container terminal with a capacity of more than 5 lakh TEUs. If the estimates for RTG operations and maintenance cost moderated by us are contrasted with the above guidelines, the estimates as a percentage of capital cost of equipments works out to around 8%, which is well below the norm of 12%.

(ab). Lashing and Securing Cost

Lashing and securing work has been outsourced by the GTIPL to a private party at a rate of Rs.12.50 per box and the contract is valid for 2 years from January 2008 to December 2009 and extendable for a further period of one year. The GTIPL has considered the rate of Rs.12.50 for estimation of this expense for the year 2010 and 2011 for around 72.50% of the estimated throughput per annum. The contract and the period of contract is supported by documentary proof. The estimates as furnished by GTIPL are considered.

(b). Equipment running cost:

(ba). Power Cost

GTIPL has estimated the power cost considering 13.73 units per TEU for the year 2009 to 2011, reported to be based on the past average overall consumption per TEU at GTIPL. The actual consumption for the year 2008 also has been reported at 13.73 units per TEU.

Comparing the consumption of 13.73 units per TEU to the consumption of 12 units per TEU at the neighbouring terminal NSICT, the consumption at GTIPL is higher because of higher volumes of reefer containers handled at GTIPL as clarified by the GTIPL. This position was reported by the landlord port JNPT also at the time of its proposal for fixation of upfront tariff for the container terminal at the JNPT. The GTIPL has considered the unit rate at Rs.11.46 in the year 2009 supported by documentary proof. Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the major port trusts / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Accordingly, escalation factor of 5.80% needs to be considered for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2009-10. The estimation of power cost for the year 2010 and 2011 applying the escalation factor of 5.80% taking 2009 as base is in line with the guideline.

(bb). Fuel Cost:

The computation of fuel cost furnished by GTIPL shows that it has considered the consumption at 2.17 litres per TEU as against the actual consumption of 2.21 litres per TEU for the year 2008. It is on the lower side when compared with the norm of 4liters per TEU prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 perhaps due to outsourcing of certain services. The unit cost of fuel considered by GTIPL at Rs.37.44 per litre is updated to the prevailing rate of Rs.36.70 per litre. The escalation considered in the unit rate for estimating the expenditure for the years 2010 and 2011 is in line with the tariff guideline.

(bc). Repairs and Maintenance cost

The basis adopted by GTIPL in estimation of maintenance cost for equipments is by adoption of different percentages of capital cost of the respective handling equipments. When asked to explain the rationale for the approach adopted by GTIPL, the operator has clarified that it has identified equipment-wise repairs and maintenance expenditure based on the actuals of 2008. The guidelines for fixation of upfront for container terminal prescribe a norm of 2% of cost of equipments. The estimates of GTIPL are found to be within the reasonable level with reference to the norms. The estimates of GTIPL are considered in this analysis as furnished by GTIPL.

(c). Equipment hire charge:

The estimate of equipment hire charges relates to hire of tractor trailers for handling containers. The estimated pattern of usage of tractor trailers is

100% of the estimated throughput for movement upto container yard, 26% of the estimated throughput from yard to rail and around 13.60% of estimated throughput for inter-terminal transfer. The GTIPL reported that the hire charge for the year 2008 was Rs.100 per TEU. Based on a budgetary quotation, the GTIPL has estimated the hire charges applying a rate of Rs.150 per TEU for the year 2009. The expenditure for the next two years has been estimated applying the escalation factor of 5.8% per annum over the respective previous year, taking the year 2009 as base. The estimates of GTIPL are considered subject to verification with actuals during the next review of tariff.

(d). Lease Rentals

The GTIPL has estimated lease rentals payable to JNPT at Rs.3234.26 lakhs, Rs.3354.28 lakhs and Rs.3496.34 lakhs for the year 2009, 2010 and 2011 respectively.

The GTIPL has furnished workings showing broad breakup of lease rent payable for different category of land and other assets. The break-up does not give details like area considered for different category of land and other assets and the unit rate therefor. Apart from this, the estimates of GTIPL are on calendar year basis whereas the lease rent claimed by JNPT is for part of the year 2009 and part of the year 2010, as seen from the copies of the bills of JNPT furnished by GTIPL.

In view of the above position, it was found not possible to verify the accuracy of estimates JNPT was requested to cross verify and confirm that the estimates furnished by GTIPL are in line with the prevailing Scale of Rates JNPT. Except an acknowledgement of our request, we did not receive requisite information from JNPT till finalization of this case. Relying on the confirmation of GTIPL that the estimates are as per the terms of License Agreement, the estimates are considered as furnished by GTIPL.

(e). Insurance

The License Agreement provides for insuring all the assets constructed and purchased by the GTIPL including the assets handed over to GTIPL at the cost and expense of GTIPL. The insurance cost for the years 2009, 2010 and 2011 is estimated at Rs.476.71 Lakhs, Rs.504.36 lakhs and Rs.533.61 lakhs, respectively. The GTIPL has estimated this cost applying an escalation factor of 5.80% per annum over the estimate of respective previous year taking the actual insurance cost for the year 2008. The insurance cost estimated for the years 2009 to 2011 is in the range of 0.36% to 0.39% of the gross block of assets and is well within the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. The estimates of insurance premium as furnished by GTIPL are considered in this analysis.

(f). Other expenses

The estimated other expenses relate to internal transportation, inventory written off etc.. It is estimated at Rs.363.63 lakhs, Rs.384.72 lakhs and Rs.407.04 lakhs for the year 2009 to 2011 respectively, by applying an escalation factor of 5.80% per annum over the estimate of respective previous year, taking the actuals for the year 2008 as base.

(g). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates that in the case of private terminals depreciation will be allowed on straight line method with life norms adopted as per Companies Act. The rates of depreciation considered in the last fixation of tariff of GTIPL in August

2006 are maintained now. It is noteworthy that the rates depreciation considered by GTIPL for the year 2009 to 2011 are the same rates considered by the operator in the year 2008 as seen from the certified audited accounts of the GTIPL for the year 2008.

(h). Overheads

In respect of Management & Administration Overheads the GTIPL has proposed increase of 17% for the year 2009 over the actuals for the year 2008 and an increase of 18% each for the years 2010 and 2011 over the respective previous years. In respect of General Overheads, the operator has proposed 10.55% increase for the year 2009 over the actuals for the year 2008 and around 7% increase for the years 2010 and 2011 over the respective previous years.

The reason cited for the proposed quantum of increase is the reported merit increases and performance bonus for 2010. The GTIPL has also stated that it has considered an expenditure of Rs.2.06 Crores per annum based on the bill raised by JNPT for deployment of CISF personnel as miscellaneous charges.

As brought out earlier, Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of March 2005 requires that the expenditure projection of the major ports / private terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of WPI. Accordingly, the estimated Management and Administration overheads, for the year 2009 is moderated applying an escalation factor of 5.80% on the actuals for the year 2008 and thereafter the claim of Rs.2.06 Crores made by the JNPT in May 2009 reportedly towards cost of deployment of CISF personnel is considered for the year 2009. The estimates for the year 2010 and 2011 are moderated applying the escalation factor of 5.8% per annum taking the year 2009 as base.

The estimated General Overheads is moderated for the year 2009 to 2011 in line with the admissible escalation factor of 5.80% per annum taking the actuals for the year 2008 as base.

(i). Expenses charged to revenue in the year 2004 and 2005 have been written off over a period of 28 years and the annualized expenditure is accounted for in the estimates for the year 2009 to 2011 at Rs.2.05 Crores each. This is in line with the approach adopted by GTIPL and accepted by this Authority in the initial fixation of tariff of GTIPL in August 2006.

(j). In its initial proposal of October 2008, the GTIPL had factored in the royalty / revenue share payable by GTIPL to JNPT over and above the minimum guaranteed throughput as efficiency gain. In the revised proposal of May 2009 and in the updated proposal of December 2009, the royalty / revenue share has not been considered as an item of cost by GTIPL.

The operator has, however, requested this Authority to reconsider the matter. The Ministry of Shipping has issued a policy direction on 29 July 2003 clarifying that the revenue share / royalty payment shall not be factored into as a cost for tariff fixation / revision by this Authority. As conceded by GTIPL, even the LA signed by GTIPL with JNPT in August 2004 contains a specific provision relating to inadmissibility of royalty / revenue share in computation of tariff.

(ix). Capital Employed

Fixed Assets

(a). Year 2009

The additions to the gross block proposed for the year 2009 to the extent of around Rs.271.62 Crores include the cost of two Rail Mounted Quay Cranes (RMQC), 11 Rubber Tyred Gantry and 20 Spreaders as given below:

(i).	2 RMQCs	Rs. 63.16 Crores
(ii).	11 RTGS	Rs. 78.71 Crores
(iii).	20 Spreaders	<u>Rs. 12.09 Crores</u>
	Total	<u>Rs.153.96 Crores</u>

The above equipment are stated to add to the capacity and improve productivity. Incidentally, the above equipment are procurements over and above the minimum number of equipment prescribed in the License Agreement.

(b). The balance amount to the tune of around Rs.117.66 Crores relates to the proposed additions to the gross block in respect of electrical installations (to enhance existing set-up and electrical works for expanded capacity), pavement (for reclaimed land to reduce yard congestion and easy evacuation), soil improvement in reclaimed land, genset (for energy saving), project consultation (for expanded capacity), data processing equipment (for replacement), ERP software (for upgradation), improvement to lease hold (for smooth operations), plant & machinery (tractor trailer positioning system for smooth operations), reach-stackers and empty handlers.

One of the major items of the above listed investments slated for 2009 relates to pavement of reclaimed land at a cost of around Rs.74.31 Crores. As clarified by the GTIPL, the investment will enable the GTIPL to achieve lowering the stacking height and easing the yard congestion and evacuation. Significantly, pavement of reclaimed land is a requirement of the License Agreement as the operator has to incur civil cost to convert the reclaimed land into a container yard as mentioned in the year-wise investment plan of the LA. It is noteworthy that Clause 2.9.11 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate that ROCE will be allowed on investments made as per the License Agreement.

The GTIPL has reported that the procurement of Reach Stackers and Empty Handlers at a cost of around Rs.4.22 Crores and 3.68 Crores are as per the requirement of LA.

The JNPT has confirmed that the GTIPL has already installed the additional quay cranes, RTGs and Spreaders and they are in operation at GTIPL. However, the response of the JNPT with regard to the other investments made during the year 2009 at the GTIPL is not found fully useful to ascertain the status of the investments made by GTIPL during the year 2009. The position reported by GTIPL and based on the documentary evidence like contract copies and budgetary quotes furnished by GTIPL, the investments proposed for the year 2009 is relied upon for this analysis.

(c). Year 2010

The investment proposed during the year 2010 is to the extent of around Rs.25.39 Crores towards data processing equipment (for replacement), ERP software (for gate automation) and Tractor Trailer (TT) maintenance workshop (facilitation to operations). Incidentally, though the tractor trailers are hired by the GTIPL, the workshop for TT is stated to facilitate operations.

(d). Year 2011

The operator has proposed investment of around Rs.9.80 Crores in the year 2011 towards data processing equipment (for replacement) and ERP software (for gate automation).

The proposed investments for the year 2010 and 2011 generally being in the nature of replacements of the existing facility and automation are considered subject to verification during the next general revision of tariff of GTIPL.

(e). Working Capital:

With respect to inventory, the GTIPL has considered the inventory (other than capital spares) at 50% of the estimated repair & maintenance cost of equipments. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of March 2005 prescribes a maximum of 6 months average consumption of stores excluding fuels. Since the estimates on the consumption of stores are not made available, the approach adopted by GTIPL in this regard is considered subject to verification with reference to actual in the next review of its tariff.

Incidentally, since the estimated repairs & maintenance cost of equipments includes the repairs & maintenance cost of RTGs and keeping in view the fact that the GTIPL has outsourced the repairs & maintenance of RTGs, 50% of the estimated repair & maintenance cost of equipment excluding the repair & maintenance cost of RTGs only considered.

Pre-payment of lease rentals for the years 2009 to 2011 is estimated at Rs.3234.26 lakhs, Rs.3354.28 lakhs and 3496.34 lakhs by GTIPL for the respective years. For the reasons stated earlier, the estimates furnished by GTIPL could not be verified either independently or with the assistance of JNPT. Considering that the pre-payment of lease rental is an obligation under LA and subject to verification of the estimates with actuals during the next review of the tariff of GTIPL, the estimates furnished by GTIPL are considered.

The tariff guideline prescribes a limit on Cash balances at 1 month's cash expenses. Since pre-payment of lease rental is already considered as an item of current asset, the estimated lease rental has been excluded from the estimated cash expenses by GTIPL for computation of one month's cash expense. Current liabilities are reckoned with as estimated by GTIPL.

(x). During the proceedings relating to the fixation of tariff of GTIPL in August 2006, the JNPT conveyed that the capacity of the terminal is 13,00,000 TEUs. The license agreement provides for a minimum of 8 quay cranes. Borrowing the formula prescribed in 2008 guidelines for capacity calculation, the standard capacity for 8 quay cranes with a 70% utilization factor level works out to 15,94,320 TEUs. The formula prescribes a norm of 25 moves per hour in the

calculation of optimum quay capacity. Incidentally, the GTIPL has claimed 30 moves per hour as gross crane productivity. Considering the capacity of 15,94,320 TEUs and the estimated traffic of 15,18,034 TEUs each for the year 2009 to 2011, the capacity utilization works out to 95.20%.

The LA prescribes deployment of minimum number of 8 quay cranes and 29 RTGs. As against this minimum requirement, the GTIPL has added two quay cranes and 11 RTGs along with 20 spreaders to its fleet of existing handling equipments. The additional capacity should ideally be reflected in the traffic estimates for the years 2009 to 2011. But, the addition of handling equipments is not backed by any growth in traffic anticipated to be handled at the terminal during the tariff validity cycle upto 2011. The estimated traffic for the years 2009 to 2011 is actually lower than the capacity with 8 quay cranes. The operator has reported that the introduction of additional cranes have assisted the trade in handling more barges which help coastal trade and it is in the position to accommodate more unscheduled calls and it has been in a position to turnaround the vessels faster on the limited quay length.

With 10 quay cranes and following the formula prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for determination of quay capacity, the capacity at GTIPL works out to 19.92 lakh TEUs. The capacity utilization with 10 quay cranes works out to 76% if the projected traffic of 15.18 lakh TEUs is considered. Since, the capacity utilization will be more than 60% when if the terminal operates with the 10 quay cranes, the maximum permissible return of 16% is allowed on the capital employed for the years 2009 to 2011.

(xi). As stated earlier, the GTIPL has continued to operate the facilities during 2009 at the tariff level decided in August 2006. By the time the tariff being revised comes in to force, the first quarter of the calendar year 2010 will be over. The financial/cost position for the period January 2009 to March 2010, subject to the discussion in the earlier paragraphs, discloses an additional surplus of around Rs.2712.77 lakhs over and above the admissible cost and permissible return. The amount of Rs.2712.77 lakhs is considered in full, for the reasons explained earlier, alongwith the additional surplus of Rs.9,130.74 lakhs for the period 2006 to 2008, aggregate of which works out to Rs.11,843.51 lakhs, for set off in the tariff for the period from April 2010 to 31 December 2011. The cost statement emerging out of the analysis of the performance of GTIPL for the year 2006 to 2009 is attached as Annex-I.

Regarding adjustment of the past surplus in future tariff, normally past surplus is set off in the next immediate tariff cycle, which will be April 2010 to 31 December 2011 in the case of GTIPL. The GTIPL has made a request to adjust the past surplus in 9 instalments on the ground that GTIPL's actual return is severely affected due to impact of the recession and to avoid short term fluctuations in the tariff. Past surplus was adjusted in 5 equal instalments in the case of NSICT and PSA SICAL which were decided earlier. There is no exceptional reason to deviate from the earlier approach. The summary of the actual past surplus for the period 2006 to 2008 and estimated surplus for the period January 2009 to March 2010 and the manner of its adjustment in the future tariff is given below:

Rs. in lakhs

Year	Surplus / (deficit)
<u>Actuals</u>	
2006	(8,441.22)
2007	5,419.01
2008	12,152.95
Total (A)	9,130.74
<u>Estimates</u>	
2009	2156.01
Jan '10 to Mar '10	556.76
Total (B)	2712.77
Total (A) + (B)	11843.51

The additional surplus of Rs.11,843.51 lakhs is adjusted in five equal installments in the future tariff cycle commencing from April 2010 to December 2011. The allocable portion for the period of nine months in the year 2010 (from April 2010 to December 2010) is considered proportionately. In the process, a sum of Rs.4,145.23 lakhs would get adjusted till 31 December 2011 leaving a balance of Rs.7,698.28 lakhs to be adjusted from the tariff cycle commencing from the year 2012. It is relevant here to mention that the additional surplus of Rs.2,712.77 lakhs for the period January 2009 to March 2010 is based on estimates. Therefore, this additional surplus should be reviewed based on actuals for the said period at the time of next tariff review.

(xii). Subject to the discussion, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as **Annex-II**. The results disclosed by this statement is summarized as shown in the table given herein under:

Details	2010 (April 2010 to December 2010)	2011 January 2011 to December 2011
Operating income	40501.43	54001.91
Net Surplus (+) Deficit(-)	3446.79	5760.92
Net Surplus (+) Deficit (-) as a percentage of operating income	8.51%	10.67%
Average surplus for the period 1 April 2010 to 31 December 2011		9.74%

The cost position depicts an average surplus of 9.74% for the period 1 April 2010 to 31 December 2011. There is, therefore, no justification to grant the proposed increase of 0.27%. On the contrary, the existing tariff is to be reduced for the relevant period to fit into the cost plus method adopted.

This average net surplus position of 9.74% is with reference to the estimated operating income for the period 01 April 2010 to 31 December 2011 and the estimated operating income for the said period is inclusive of the estimated income arising out of rail handling operations of ICD containers (ITRHO).

As stated earlier, the estimated income arising out of rail handling operations of ICD Containers works out to Rs.1676.84 lakhs each for the years 2010 and 2011. If considered proportionately for the remaining period of nine months of the year 2010, this income will be Rs.1257.63 lakhs. Since the tariff for the ITRHO containers is governed by a separate tariff Order and commonly applicable to all the terminals at JNPT, the reduction warranted by the cost position will not be applicable on the existing rate of Rs.400 per TEU for ITRHO of ICD containers. Taking into account the net surplus of Rs.3446.79 lakhs and Rs.5,760.92 lakhs for the relevant period and considering the adjusted estimated operating income of 39243.81 Lakhs and Rs.52325.08 lakhs for the period 1 April 2010 to 31 December 2010 and 1 January 2011 to 31 December 2011, respectively, the average net surplus as a percentage of operating income works out to 10.05%. The existing tariff level is reduced by 10% across-the-board. The revised tariff to be approved will come into effect from 1 April 2010 and remain valid till 31 December 2011.

(xiii). The definition for "free period" to mean the period during which cargo / container shall be allowed storage free of demurrage charges / ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal non operating days introduced by the GTIPL is in line with Clause 5.8.1 of the tariff guidelines of March 2005.

- (xiv). The proposed definition for "TAMP" need not be notified since the term is already defined in the MPT Act.
- (xv). The existing Scale of Rates of GTIPL prescribe rates for handling transhipment containers on a sliding scale linked to volumes handled. The GTIPL has consolidated the existing charges to prescribe a single rate. Since the users have reportedly not availed the advantage of sliding scale and relying on the GTIPL's assessment that there would be no financial implication due to the proposed rationalization, the proposed single rate for loaded and empty containers is approved, subject to downward adjustment in the existing rate.
- (xvi). The GTIPL has proposed a new note stating that the tariff item "Reefer monitoring and connection" does not include parameter setting or repair and maintenance of malfunctioning of a Reefer container. The proposed note is in line with the provision available in other container terminals like NSICT, CCTL and VCTPL and hence is approved.
- (xvii). A new tariff item for handling of lock bins has been proposed in dollar denominated tariff at the rate prescribed in dollar terms for shifting of the containers within the vessel via wharf. The GTIPL has clarified that the handling of lock bins is akin to the activity of shifting the containers within the vessel via wharf. Based on the clarification of the GTIPL, the tariff item for handling of lock bins is prescribed at the rate applicable for the existing tariff item of shifting of container within the vessel via wharf, subject to the general downward adjustment in rate. The GTIPL has considered revenue from this new tariff item in the estimation of operating income. Incidentally, none of the users consulted in this proceeding has raised any objection on the proposed tariff item.
- (xviii). The GTIPL has proposed to impose a penalty of US \$ 5000 per hour for overstaying of the vessel at the terminal of GTIPL due to user's fault. Subsequently, the GTIPL proposed to levy the penalty in rupee terms at Rs.2,00,000 per hour after completion of operation beyond 1 hour.

Considering handling rate of 25 moves per hour and 8 quay cranes, which is the minimum number stipulated in the License Agreement and taking into account 70% utilisation of cranes, as followed for determining the standard capacity as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008, the GTIPL may lose revenue contribution on account of not being able to handle 140 TEUs per hour. If an amount of Rs.500 per TEU is considered as such revenue contribution on ad-hoc basis as considered by this Authority in the case of NSICT while reviewing its tariff in September 2008, loss will be around Rs.70,000 per hour. Since the levy is in the form of penalty to act as a deterrent, a penalty of Rs.1,00,000 per hour is, therefore, prescribed for over-stay of the vessel at the berth beyond 2 hours after completion of operation due to user's fault.

- (xix). In respect of the free dwell time period for storage of container, the GTIPL has proposed increase in the free period for loaded export container from the existing level of 3 days to 7 days.

The existing free period of 15 days for ICD containers, 30 free days for transhipment loaded container and 15 free days for transhipment empty container are proposed to be reduced to 10 free days, 7 free days and zero free days respectively. The GTIPL has reported that the actual dwell time of containers is less than the free period prescribed in the existing arrangement and the proposed arrangement is at par with the position obtaining at the NSICT. In fact in respect of empty containers and ICD loaded containers the GTIPL has proposed three and ten free storage days as compared to zero and seven free days obtaining at the NSICT. Incidentally, none of the users consulted in the proceedings has

raised any objection on the proposed modifications. The proposed modification in the existing free dwell time is approved.

- (xx). In the existing arrangement, dwell time charge for over height and over-dimensional container is leviable at 1.25 times of the normal applicable charges. The reason for the proposed increase in the dwell time charge for the said category of containers to 2 times from the existing level of 1.25 times remains unexplained. The existing provision may continue without any change.
- (xxi). The proposed note to prescribe rate of penal interest on delayed payments / refunds is modified to reflect the applicable penal rate of interest in terms of prevailing PLR of SBI and Clause 2.18.2 of the tariff guidelines of March 2005.
- (xxii). Rebate of 5% on the total handling charges was proposed by the GTIPL in its initial proposal for shipping lines bringing throughput of more than 4,50,000 TEUs in a year. In the revised proposal, the GTIPL has proposed volume discount scheme reportedly to retain the existing customers in view of the global recession. As pointed out by BCHAÁ, a rebate given to one segment will have an effect on other segment, in the cost plus model of tariff determination. Further, how realistically the cut off limits for qualifying for the rebates are drawn up is not explained. In any case, the Terminal Operator can at his discretion offer rebates as may be necessary, since the rates set by this Authority are only ceiling level. It is noteworthy that the GTIPL has pointed out the linkage between the general tariff increase sought by it and the rebates proposed to be offered. Now, since this Authority is effecting an across-the-board reduction in the tariff, the need for prescribing a rebate scheme in the Scale of Rates does not arise.
- (xxiii). In the existing arrangement, the shut out charges are not governed by any conditionality. The proposed note in this regard states that the shut out charges shall apply if the vessel nomination is changed or if the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed. The proposed note is in line with the provision available in the other container terminals like PSA SICAL, VCTPL and CCTL. As such, the proposed note is approved.
- (xxiv). With reference to the new tariff item for additional transportation of containers within the terminal, proposed at Rs.592 per TEU, it is to be noted that there is already a tariff item for shifting of containers within the terminal for customs inspections or for any other purpose. That being so, the proposed tariff item for additional transportation of containers within the terminal lacks merit for consideration, more particularly, in the absence of any cost analysis justifying the proposed new rate. Therefore, the said tariff item is not approved.

The GTIPL has proposed a rate of Rs.150 for fixing of seal and Rs.450 for breaking of seal. This tariff item is prescribed at a uniform rate of Rs.200/- for fixing as well as breaking the seal as prescribed in other container terminals like NSICT, CCTL and IGTP. It is a miscellaneous tariff item which may not have significant financial implication.

The proposed one door open charges at Rs.1000 per container is similar to the tariff item and rate approved in the neighbouring container terminal, NSICT. Hence, the same is approved.

The proposed dollar denominated rate of US \$ 4 per tonne for fresh water supply is prescribed in terms of Indian Rupees applying the exchange rate of 1 US \$ = Rs.45.7350, which works out to around Rs.183 per tonne. The rate of Rs.183 per tonne is closer to the rate of Rs.200/- per tonne that was approved for VCTPL.

Since this Authority has recently approved a rate of Rs.500 per ship/ port craft per visit of the garbage collector to the ship / port craft for garbage removal as a

ceiling rate to be applied commonly at the JNPT as a whole without reference to individual service provides vide our Order No.TAMP/7/2009-JNPT dated 30 December 2009, the tariff item in this regard proposed by GTIPL is not required to be notified.

12. In the result and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR of GTIPL attached as **Annex-III**.

13. The revised Scale of Rates and conditionalities will come into effect from 1 April 2010 and shall be in force till 31st December 2011. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14. GTIPL should furnish to this Authority through JNPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If GTIPL fails to provide such information within the stipulated time limit, the JNPT may initiate appropriate action against GTIPL.

15. The tariff of the GTIPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on the assumptions made as explained in the analysis. The GTIPL should furnish a report of the actual, physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year. Such quarterly reports are to be filed for the period ending 31 March, 30 June, 30 September and 31 December of each of the year in the same format in which the cost statements for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority may call upon GTIPL to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If GTIPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, suo motu proceeding may be initiated to review the tariff. This apart, analysis of variations may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT III/4/143/09-Exty.]

Analysis of performance of GTIPL for the years 2008 to 2009 based on actuals
Consolidated Cost statement for the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)

Annex I

(Figures in Rupees)

Sr.No	Particulars	Estimates considered in Tariff Order number TAMP/7/2008- GTIPL dated 23 August 2008			Actuals			Estimate as per GTIPL	Estimate as per TAMP
		2008	2007	2006	2008	2007	2006		
	Traffic (in MTs / TEUs)	411600	930000	1105000	387873	1178415	1520778	1518034	1518034
I	Total Operating Income								
	(i) Container handling income	1287385000	3272680454	3883163789	1205324309	4063519815	5448609784	5228108470	5400191138
	Total	1287385000	3272680454	3883163789	1205324309	4063519815	5448609784	5228108470	5400191138
II	Operating Costs (excluding depreciation)								
	(i) Operating & Direct Labour	1125000	3291750	3931290	3109812	44374526	63984345	78114080	76659740
	(ii) Equipment Running Costs	258769906	453578727	608818873	156700271	306125419	440870403	545727959	542819279
	(iii) Equipment Hire	65691360	155107260	192582936	59242262	167908361	215805269	317876282	314233000
	(iv) Lease Rentals payable as per concession agreement	253711997	303104934	318260181	230718869	300600193	312722090	323425952	323425952
	(v) Insurance	46761833	73500000	73500000	48143212	52660795	45057372	47670699	47670699
	(vi) Other expenses	-	-	-	19340358	21821516	34370001	36363461	36363461
	(vii) Technical Service Fee						142334266	148588400	148588400
	Total (i to vi)	626080095	88882671	1197093280	517254784	893490810	1255143746	1498076834	1490070531
III	Depreciation	307822842	632103515	651141515	278869463	851183614	955872704	1269729037	1245332374
IV	Overheads								
	(i) Management & Administration overheads	197077600	246347000	251715107	135268332	194672866	266283759	311551998	302328217
	(ii) General Overheads	281441309	294108168	307340945	208832722	321867188	450444844	497983610	476570645
	(iii) Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000
	Total (i to iv)	499018909	560953168	579556052	384801054	537040054	737228603	830035808	79398862
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	-145518847	1090941100	1455372942	44589008	1781605337	2500364731	1630266991	1865389372

VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)				1286691	39992578	36517280			-
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-						4
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-	-	-						
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VII)-VIII	-145516847	1090941100	1455372942	45885699	1821797913	2536882011	1830268991	1865389372	
X	Capital Employed	7539830643	8556320706	7909589550	7911179233	8532643907	8810577749	10236896107	10311174734	
XI	RoCE - Maximum permissible 15%	848230947	1283448106	1186435433	890007664	1279896586	1321586662	1837903377	1849787957	
XII	Capacity Utilization	0.69	0.70	0.83	65	89	95	76	78	
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	848230947	1283448106	1186435433	890007664	1279896586	1321586662	1537903377	1649787957	
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-893747784	-192507006	268937508	-844121964	541901327	1215295349	-7636386	215801414	
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV in %)	-77.19%	-5.88%	6.93%	-70.03%	13.34%	22.30%	-0.15%	3.99%	

Annex II

Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)
Consolidated Income and Cost statement for the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)

Figures . in Rs.

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates moderated by TAMP	Estimates given by GTIPL	Estimates moderated by TAMP		Estimates moderated by TAMP		
		2006	2007	2008			2009	2010	2011	2010	2011
	Traffic (in MTs / TEUs)	387873	1178415	1520776	1518034	1518034	1518034	379508	1138625	1518034	1518034
I	Total Operating Income										
(i)	Container handling Income	1205324309	4063519815	5448609784	5400191138	5228108470	5228108470	1350047785	4050143354	5400191138	5400191138
	Total	1205324309	4063519815	5448609784	5400191138	5228108470	5228108470	1350047785	4050143354	5400191138	5400191138
II	Operating Costs (excluding depreciation)										
(i)	Operating & Direct Labour	3109812	44374526	63084345	76659740	80644138	83174193	17578581	52735683	70314244	67113806
(ii)	Equipment Running Costs	156700271	306125419	440870403	542819279	574874096	605623022	136174434	408523303	544897737	563327511
(iii)	Equipment Hire	59242262	167908361	215805269	314233000	338313108	355819268	83114829	249343886	322468814	351741168
(iv)	Lease Rentals payable as per concession agreement	230718869	300600193	312722090	323425952	335428035	349834128	83857009	251571026	335428035	349834128
(v)	Insurance	48143212	52680795	45057372	47670699	50435600	53360845	12608900	37426700	50435600	53360845
(vi)	Other expenses	19340358	21621516	34370001	36383481	38472542	40703950	9618136	28854407	40703950	
(vii)	Technical Service Fee				142334268	148898400	156365100	164161575	39081275	117273825	156365100
	Total (i to vi)	517254784	893490810	1255143744	1490070631	1572132614	1652477497	382042943	1148128529	1628171772	1590042742
III	Depreciation	278869463	851183814	955872704	124532574	1349553277	1312459696	331289153	993867460	1325158614	1288063033
IV	Overheads										
(i)	Management & Administration overheads	135268332	194672866	266283750	302328217	367631358	433805002	79065813	239897440	319863253	338415322
(ii)	General Overheads	208632722	321867188	450444844	476570645	532262715	567903153	128052936	378158807	504211742	533456023
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	20500000	5125000	15375000	20500000	20500000
	Total (i to iv)	364601054	637040654	737228603	789398862	920394073	1022208156	211143749	633431246	844874996	892371346
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	44590008	1781805337	2500364731	1865380372	1385528505	1240963622	425571939	1276715618	1702267757	1629714019
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	1286691	39992576	36617280	-						
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-							
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-	-	-							
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VII)-VIII	45885699	1821797913	2536882011	1865380372	1385528505	1240963622	425571939	1276715816	1702267757	1629714019
X	Capital Employed	7911179233	8332643907	8810577749	10311174734	9165010995	9796446115	231185344	6935580032	9247413376	8085576898
XI	RoCE - Maximum permissible 15% /10%	890007664	1279896586	1321586662	1849787957	1468401759	1276231378	369896535	1109689805	1479586140	1290492304
XII	Capacity Utilization	65	69	95	76	95	95	76	76	76	76
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	890007664	1279896586	1321586662	1849787957	1468401759	1276231378	369896535	1109689805	1479586140	1290492304
XV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII) after return on Capital Employed	-844121964	641901327	1215295349	216801414	-80873254	-35267766	55675404	187026213	222701617	339221716
XVI	Set off of actual Net Surplus after return earned by GTIPL from 2008 to 2009 and estimated net surplus after return for the period Jan 2010 to March 2010 in five equal installments beginning from Apr 2010 to Dec 2014			1184351630					177652730	177652730	236870306
XVII	Total Surplus of GTIPL								344679942	400354346	576092021
XVIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVI in %)	-70.03%	13.34%	22.30%	3.98%	-1.55%	-0.67%		8.51	7.41	10.67
XIX	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income									9.74	

GATEWAY TERMINALS INDIA PRIVATE LIMITED
Scale Of Rates

I. Definitions:-

- 1.1. "GTI" or "Terminal" means GATEWAY TERMINAL INDIA PVT. LTD.
- 1.2. "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- 1.3. "Foreign Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- 1.4. "Container" means the standard ISO container, suitable for transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- 1.5. "Full Container Load (FCL)" means a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- 1.6. "Less than Container Load (LCL)" means a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- 1.7. "Free Period" shall mean the period during which cargo / container shall be allowed storage free demurrage charges / ground rent and the period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- 1.8. "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- 1.9. "Over Dimensional Container (ODC)" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. damaged Containers (including boxes having corner casting problem).
- 1.10. "Port" shall mean Jawaharlal Nehru Port Trust.
- 1.11. "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.
- 1.12. "ICD" means Inland Container Depot.
- 1.13. "Per day" means per calendar day or part thereof.
- 1.14. "Import container" means a container discharged from one vessel, stored in GTI and transported out through Road or Train.
- 1.15. "Export container" means a container arrived by road or Train, stored in GTI and loaded on the assigned vessel.
- 1.16. "Transshipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in the container yard, and transported through another vessel.
- 1.17. "Shut Out Container" means a container that entered the terminal as export for a vessel as indicated by VCN/VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason and is lying in the container yard.

1.18. "Back to Town container" shall mean a container entering the terminal for export for a specific vessel voyage but unable to be exported for some reason and removed from the terminal.

1.19. "VCN" means Vessel Call Number.

1.20. "VIAN" means Vessel Identification Advice Number.

II. The following consolidated charges for handling and movement of containers shall be payable by the Shipping Lines / Agents of Vessels or Cargo Agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the terminal:

Section - 1 Charges for all Normal and Reefer Containers

A. Ship to yard/ yard to ship using port crane.

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	2761.20	4141.80	5522.40	1656.90	2485.80	3313.80
ICD Container	2761.20	4141.80	5522.40	1656.90	2485.80	3313.80
Empty Container	2230.20	3345.30	4460.40	1338.12	2007.00	2676.60

B. Yard to CFS/CFS to yard - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	982.80	1474.20	1965.60
Empty Container	982.80	1474.20	1965.60

C. Yard to Rail/Rail to Yard for ICDs only

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
ICD Container (Loaded & Empty)	1380.60	2070.90	2761.20

D. Yard to truck / truck to yard

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	424.80	637.20	849.60
Empty Container	424.80	637.20	849.60

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently.

SECTION - 2 CHARGE FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20
Empty Container	2761.20	4141.80	5522.40	1656.90	2485.80	3313.80

Note:

A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable

SECTION - 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINER**A. Ship to yard using port crane**

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20
ICD Container	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20
Transhipment Container	3186.00	4779.00	6372.00	1911.60	2867.40	3823.20

B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	1062.00	1593.00	2124.00

C. Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
ICD	1593.00	2389.50	3186.00

D. Yard to Truck

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded	531.00	796.50	1062.00

SECTION - 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS**A. Ship to yard using port crane**

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
Loaded	5522.40	8283.60	11044.80	3313.80	4970.70	6627.60
ICD	5522.40	8283.60	11044.80	3313.80	4970.70	6627.60
Transhipment	5522.40	8283.60	11044.80	3313.80	4970.70	6627.60
Empty	4460.40	6690.60	8920.80	2676.60	4014.90	5353.20

B. Yard to CFS - Transport and lifts at CFS

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	1964.70	2947.50	3929.40
Empty Container	1964.70	2947.50	3929.40

C. Yard to Rail for ICDs only

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
ICD	2761.20	4141.80	5522.40
Empty Container	2761.20	4141.80	5522.40

D. Yard to truck

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)		
	20'	40'	Over 40'
Loaded Container	849.60	1274.40	1699.20
Empty Container	849.60	1274.40	1699.20

SECTION 5 - HATCHCOVERS OF VESSELS**Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)**

Particulars.	Foreign Vessels (in US\$)	Going Vessels (in Rs.)	Coastal Vessels (in Rs.)
A. When placing the hatchcover on the quay	65.61		1838.70
B. Without placing the hatchcover on the quay	26.24		735.30

Note: If only one operation is carried, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

SECTION 6 - RESTOWS FCLs & MTs**Shifting containers within the vessel (per move)****A. Hatch to Hatch shifting**

Particulars	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	21.87	32.80	43.74	612.90	918.90	1225.80

B. Other than A

Particulars	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	87.48	131.21	174.96	2451.60	3676.50	4902.30

SECTION 7 - SHUT OUTS**A. Shutouts Charges**

Particulars	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	43.74	65.62	87.48	2042.66	3064.41	4085.32

B. Transportation of shutout containers

Particulars	Foreign-Going (In Rs.)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	1593.00	2389.50	3186.00	1593.00	2389.50	3186.00

Note: Shut out charges as given above shall apply if- 1. the vessel nomination is changed 2. If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed.

SECTION 8 - REEFER MONITORING AND CONNECTION

Particulars	Rate per 4 hours or part thereof					
	Foreign-Going (In US \$)			Coastal (in Rs.)		
	20'	40'	Over 40'	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	4.37	6.56	8.75	204.27	306.40	408.53

Note: 1. The above charges are for a period of 4 hours or part thereof.

2. Additional electricity charges at the prescribed rates will be applicable in the case of reefer restows also.

3. The tariff prescribed above does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers.

SECTION 9 - OTHER SERVICES

A. Shifting of containers within the terminal for customs inspections or any other purpose, and subsequent loading of containers for delivery

Particulars	In Rs		
	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	1805.40	2708.10	3610.80

Other purposes include for change in the POD, weight, category, status and exit mode and ICD containers without details.

B. Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose by prior arrangement.

Particulars	In Rs		
	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	212.40	318.60	424.80

C. Fixing / Breaking of Seal

Particulars	In Rs		
Fixing of Seal	200		
Breaking of seal	200		

D. Handling of Lock Bins

Particulars	In US \$		
	20'	40'	Over 40'
FCL & MT	87.48	131.21	174.96

E. Charges for vessel overstay due to user's fault beyond 2 hours after completion of operation – rate per hour - Rs.1,00,000

F. One door Open Charge per container - Rs.1000.00

G. Charges for fresh water supply per metric tonne - Rs.183.00

SECTION 10 - DWELL TIME CHARGES**A. Loaded Import containers**

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 -15 days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
Thereafter	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

B. Loaded Export containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 -15 days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
Thereafter	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

C. Empty Import or Export containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 -15 days	3.03	6.07	9.10	141.66	283.32	424.94
16 - 30 days	6.07	12.13	18.20	283.32	566.64	849.87
Thereafter	12.13	24.26	36.40	566.64	1133.28	1699.74

D. ICD - Loaded and Empty Import and Export Containers moved by Rail

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 10 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
11-30 days	3.03	6.07	9.10	141.66	283.32	424.94
31 - 45 days	6.07	12.13	18.20	283.32	566.64	849.87
Thereafter	12.13	24.26	36.40	566.64	1133.28	1699.74

E. Transhipment loaded Containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 7 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
8-45 days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
Thereafter	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10

F. Transhipment empty containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 7 Days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
8 - 30 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
Thereafter	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

G. Shutout loaded & empty containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
1 - 15 Days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
Thereafter	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

H. Back to Town loaded & empty containers

Particulars	Foreign-going (In US \$)			Coastal (In Rs.)		
	20'	Over 20'	Over 40'	20'	Over 20'	Over 40'
First 3 Days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
4 - 15 days	3.46	6.91	10.37	161.37	322.79	484.20
16 - 30 days	6.90	13.81	20.71	322.38	644.76	967.10
Thereafter	13.81	27.61	41.42	644.76	1289.48	1934.19

Notes:

1. The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment /delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays.
2. Transhipment containers whose status (mode of dispatch) is subsequently changed locally shall lose the concessional dwell time as prescribed in Section 10 item (E). Dwell time charges/ Other Charges for such containers shall be recoverd at par with import/export containers. A transhipment box, moved other than as defined above, shall be charged at Tariffs applicable to a export/ import container. Such a move will not be treated as a transhipment move.
3. Transhipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of containers from container yard to ICD yard.
4. The users will not have to pay storage charges for the period during which GTI is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.
5. Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
6. The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
7. (i). Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
(ii). Dwell time charges for Over height and over dimensional containers shall attract 1.25 the normal applicable charges.
8. The storage charges on abandoned FCL containers / shippers owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the days the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
(i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
(ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,

- (a) The Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
- (b) The line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

9. The status of the vessel , as borne out by its certification by the Director General of Shipping shall be the deciding factor for its classification as "coastal"or "foreign going"for the purposes of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

10. (i). Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate (notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other public sector banks as may be specified from time to time) prevalent on the date of entry of the vessel into port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal Premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar - denominated charges into Indian rupees.

(ii). The cargo / container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.

11. (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this scale of rates. Likewise, the GTIPL shall pay penal interest on delayed refunds.

(ii). The rate of interest will be 13.75 % p.a. The penal interest will apply to both GTIPL and its users equally.

The delay in refunds by GTIPL will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

The delay in payments by the user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by GTIPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

12. A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

GENERAL NOTES:

1. Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal operator.
2. Containers less than and up to 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.
3. The consolidated charges as above include the following elements, viz Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, stowage planning, wharfage on tare weight of containers and containerized cargo, transportation.
4. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings or handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.
5. A container from a foreign port landing at GTI for subsequent transhipment to an Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charge prescribed for foreign going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
6. In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of GTI or any other reasons attributable to the GTI, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the GTI.
7. The storage charges shall not accrue for the period when GTI is not in a position to deliver the containers when requested by the user.

- - - - -